

**Publicity Pamphlet
Sample Ballot**

For the

**MARICOPA COUNTY
CONTINUATION OF THE ONE-HALF CENT
TRANSPORTATION EXCISE (SALES) TAX ELECTION**

Proposition to be submitted to the qualified electors
of the County of Maricopa at the

**GENERAL ELECTION
NOVEMBER 2, 2004**

(Project Maps on pages 9, 10 & 11)
(Spanish version begins on page 43)

**Folleto Publicitario
Boleta de Muestra**

Para el

**CONDADO DE MARICOPA
ELECCIÓN PARA LA CONTINUACIÓN DE LA
IMPOSICIÓN DEL MEDIO CENTAVO DE IMPUESTOS
(VENTAS) PARA TRANSPORTES**

Proposición que será entregada a los electores con derecho
a voto en el Condado de Maricopa en la

**ELECCIÓN GENERAL
2 DE NOVIEMBRE DE 2004**

(Mapas de los Proyectos en las páginas 51, 52 y 53)
(La versión en español comienza en la página 43)



NOTICE TO VOTERS

1. Any voter may be accompanied into the voting booth by a person of their choice for the purpose of assisting in casting their ballot.
2. Sample ballots may be brought to the voting place and may be taken into the voting booth on the day of the election.
3. Any qualified voter who at 7:00 p.m. is in the line of waiting voters shall be allowed to prepare and cast their ballot.
4. The polls are open on election day from 6:00 a.m. to 7:00 p.m.

QUALIFICATIONS TO VOTE

In order to vote in this General Election, you must have been registered in a precinct within the boundaries of Maricopa County on or before midnight, Monday, October 4, 2004. If you do not know if you are qualified to vote, you should contact the Maricopa County Recorder's Office at 602-506-1511.

**For information about voting assistance for voters with disabilities please call: 602-506-1511 or 602-506-2348 (TDD)
Information is also available on the Internet at: WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV**

EARLY VOTING

Individuals who are eligible to vote in this election and who wish to vote an early ballot in person may appear at any of the County Recorder Offices located at 111 S. 3rd Ave., Phoenix; 510 S. 3rd Ave., Phoenix or 222 E. Javelina, Mesa, beginning September 30, 2004. In person voting can be done until 5:00 p.m. on October 29, 2004, the Friday prior to the election.

Early voting also will be available at several satellite sites throughout the county. For locations and hours of operation, please call 602-506-1511.

Requests for a mail ballot can be made by calling Maricopa County Elections Department at 602-506-1511 or 602-506-2348 (TDD). Written requests may be sent to the Maricopa County Elections Department, PO Box 20681, Phoenix Az 85036-0681 and Internet Requests can be made at the following site: (<http://recorder.maricopa.gov/absentee.htm>) Written, Phone or Internet requests must be received by the Office of the County Recorder no later than 5:00 p.m. on the second Friday preceding the election (October 22, 2004). Written requests should include:

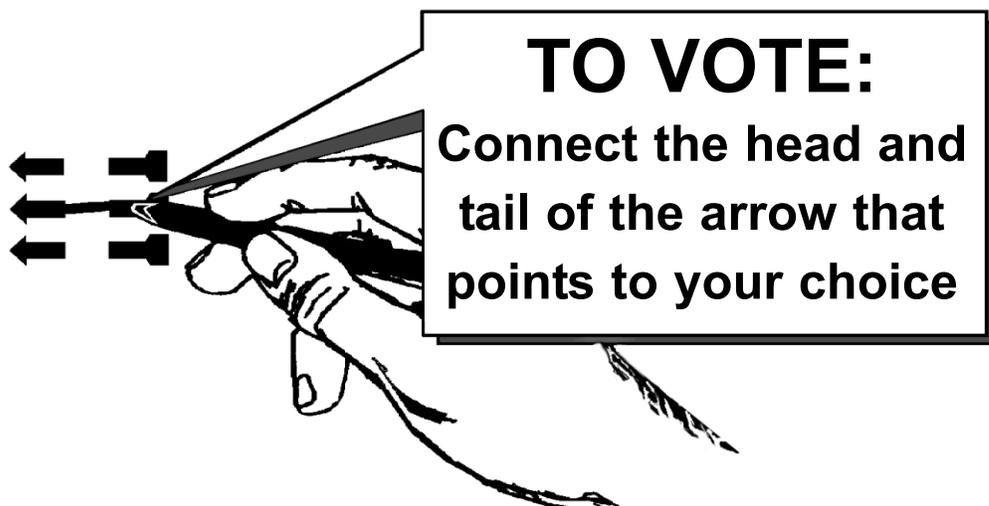
- 1) Name and residence address;
- 2) Birthdate;
- 3) Election for which the ballot is requested;
- 4) Address where the ballot is to be mailed if different than residence address;
- 5) Signature of requester.

In order to be valid and counted, the mailed ballot and Affidavit must be received by the Office of the County Recorder, other officer in charge of elections or deposited at any polling place in the county no later than 7:00 p.m. on Election Day (November 2, 2004).

INSTRUCTIONS

FOR VOTING AT THE POLLING PLACE

Using Maricopa County's Scan Voting System



**USE ONLY THE SPECIAL PEN PROVIDED IN THE VOTING BOOTH
IF YOU MAKE AN ERROR PLEASE RETURN YOUR BALLOT TO THE ELECTION OFFICIAL FOR A NEW BALLOT**

SUMMARY OF THE CONTINUATION OF THE ONE-HALF CENT TRANSPORTATION EXCISE (SALES) TAX

History

In 1985, the voters of Maricopa County approved Proposition 300 to establish a one-half cent (0.5%) transportation excise (sales) tax for construction of a regional freeway system. The half-cent sales tax was approved for a period of 20 years and ends on December 31, 2005.

The half-cent sales tax has been used to further develop the regional freeway network and provide some basic transit services.

Proposition 400

If approved by the voters of Maricopa County, Proposition 400 would continue the one-half cent sales tax for 20 years, through December 31, 2025. This sales tax would be used for construction of new freeways, widening of existing freeways and highways, improvements to the arterial street system, regional bus services and other special transportation services, and high capacity transit services such as light rail, bus rapid transit and express buses. All projects to be funded from the proposed sales tax are specified in the Maricopa Association of Governments (MAG) Regional Transportation Plan.

Regional Transportation Plan

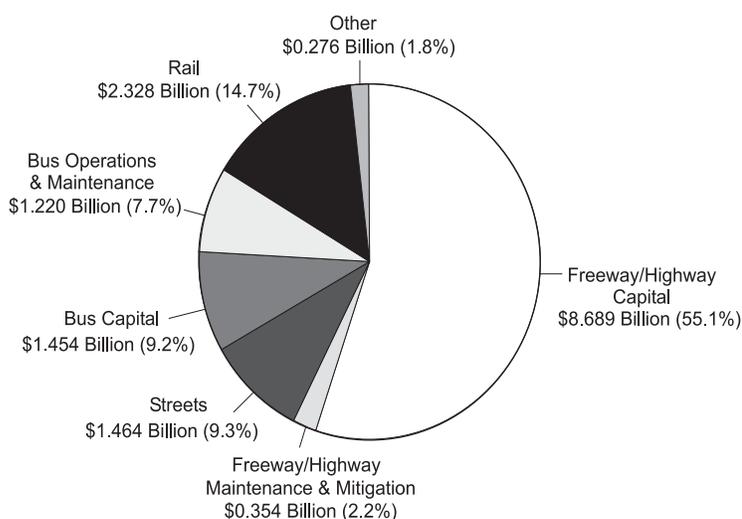
Utilizing input from the community, the MAG Transportation Policy Committee developed the Regional Transportation Plan (the Plan). The 22-member committee included elected officials and representatives from cities and towns across the region, the business community, the Arizona Department of Transportation, Maricopa County, the freight industry, transit, and the Citizens Transportation Oversight Committee.

The Regional Transportation Plan includes \$15.8 billion in proposed projects, taking into account all regional funding sources. About half of the funding, \$9 billion (based on 2002 dollars and including \$500 million set aside for interest expense) would come from the passage of Proposition 400.

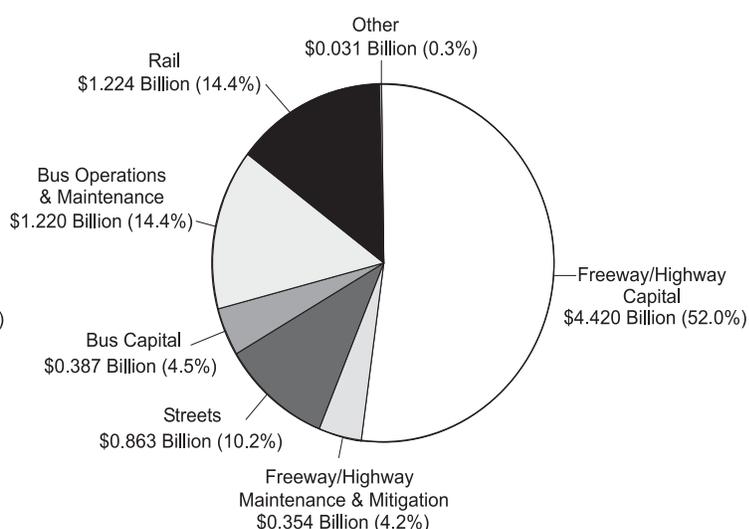
The Plan includes a variety of transportation choices across all transportation types.

The following two pie charts show how revenues would be distributed among transportation types, with the first chart showing the entire Plan considering **all** regional funding sources. The second pie chart shows specifically how the **half-cent sales tax funding only** would be distributed.

**Funding by All Revenue Sources
(Including Sales Tax Funds)**



Funding by Sales Tax Funds Only



Following is a summary of key elements of the Plan (The entire Plan with color maps is available on the County Elections Web site at: WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV).

Freeway and Highway Improvements

(\$9.04 billion total regional funds, of which \$4.8 billion comes from sales tax funds)

For a map detailing freeway and highway projects, see page 9.

The Plan includes 344 total miles of new or improved freeways and highways. In total, \$9.0 billion (\$4.8 billion of which comes from the half-cent sales tax) is allocated to freeway and highway projects, including construction, maintenance, and neighborhood mitigation. The Plan includes planning, right-of-way, construction and maintenance, 78 miles of new freeways, 266 miles of improved freeways and highways, and 50 miles of right-of-way protection/acquisition for freeways and highways, which includes construction of 11 miles of interim roadways.

Major freeway/highway projects include:

- **Construct four new freeways:**
 - **Loop 303 (Estrella Freeway)** - New Six-lane freeway extending from I-17 at Lone Mountain Rd., generally west to Grand Avenue and proceeding south to I-10, ending at the I-10 Reliever.
 - **I-10 Reliever Freeway** - New six-lane freeway to provide a new major route parallel to the I-10 corridor in the West Valley, extending from the future South Mountain Freeway (Loop 202) to the future Estrella Freeway (Loop 303).
 - **South Mountain Freeway (Loop 202)** - New six-lane freeway from the Santan Freeway (Loop 202) to I-10 in the West Valley. (The exact alignment of this freeway has not been decided and multiple location options are currently under study.)
 - **Williams Gateway Freeway** - New six-lane freeway from Loop 202 (Santan) near Hawes Rd. to Meridian Rd. at the county line.
- **Protect right-of-way for:**
 - State Route 74 from Loop 303 to US 60, providing for a future controlled access highway.
 - Future extension of Loop 303 south from the I-10 Reliever to Riggs Rd.
 - Future extension of the I-10 Reliever from Loop 303 to SR 85 and construct interim two-lane highway.
- **Projects proposed to relieve congestion:**
 - I-17 in Phoenix.
 - Loop 101 (Pima Freeway)/Loop 202 (Red Mountain Freeway) interchange.
 - I-10 from Baseline Rd. to SR 51.
 - Grand Avenue south of Loop 303.
- **Add new lanes to:**
 - Loop 202 (Red Mountain). Includes general purpose lanes from SR 51 to US 60; High Occupancy Vehicle (HOV) lanes from Loop 101 to US 60.
 - Loop 202 (Santan). Includes general purpose and HOV lanes from I-10 to US 60.
 - Loop 101 (Price Freeway, Agua Fria Freeway and Pima Freeway). Includes general purpose lanes from I-10 to Loop 202 (Red Mountain) and US 60 to Loop 202 (Santan); HOV lanes from I-10 to Loop 202 (Santan).
 - I-17 (Black Canyon Freeway). Includes general purpose lanes from Peoria Ave. to New River Rd.; HOV lanes from Loop 101 to Anthem Way and from McDowell Rd. to 16th St.
 - US 60 (Superstition Freeway). Includes general purpose lanes from I-10 to Loop 101, from Val Vista Drive to Power Rd., and Crismon Rd. to Meridian Rd.; HOV lanes from Val Vista Dr. to Meridian Rd.
 - US 60 (Grand Avenue). Improvements from Loop 303 to about 19th Ave., which includes widening to six lanes from Loop 101 to Loop 303.
 - I-10. Includes general purpose lanes from Baseline Rd. to Riggs Rd. and from I-17 west to SR 85; HOV lanes from Loop 202/Santan to Riggs Rd. and from Loop 101 to Loop 303.
 - SR 51 (Piestewa Freeway). Includes general purpose and HOV lanes from Shea Boulevard to Loop 101.
 - SR 85. Includes general purpose lanes from I-10 to I-8.
- **Construct freeway-to-freeway ramps for direct HOV connections at the following interchanges:**
 - I-10/Loop 202 (Santan Freeway)
 - I-17/Loop 101
 - I-10/Loop 101
 - Loop 101/SR 51
 - Loop 101 (Price Freeway)/Loop 202 (Santan Freeway)
 - Loop 202/US 60 (Superstition Freeway)

- **Construct new interchanges, including:**

- 64th St./Loop 101
- Beardsley Rd./Loop 101
- Bethany Home Rd./Loop 101
- Bullard Rd./I-10
- Chandler Heights/I-10
- Dixileta Drive/I-17
- Dove Valley Rd./I-17
- El Mirage Rd./I-10
- Grand Avenue interchange improvements at 67th Ave. (part of Northern Avenue arterial project), 51st Ave., 35th Ave., and a new interchange at 19th Ave.
- Jomax Rd./I-17
- Meridian Rd./US 60
- Perryville Rd./I-10

- **Other freeway and highway improvements:**

- \$279 million in funding for maintenance on the freeway system, directed at litter pickup and landscaping.
- \$143 million for freeway management systems to improve traffic flow.
- \$75 million for neighborhood mitigation, including noise walls and rubberized asphalt.

Arterial Street Improvements

(\$1.46 billion total regional funds, of which \$863 million comes from sales tax funds)

For a map of regional bus service improvements, see page 10. For a map of bus rapid transit, light rail and high capacity transit projects, see page 11.

The Plan includes \$1.5 billion (\$863 million of which would come from the half-cent sales tax) for the funding of 275 miles of new or improved arterial streets, 34 major intersections and right-of-way protection. The Plan includes \$50 million for Intelligent Transportation Systems (ITS) projects intended to improve traffic flow, coordinate signals and provide road information. Projects include:

- **Major arterial street projects include:**

- Upgrade Northern Avenue to a parkway from Grand Avenue to Loop 303.
- Construct new Rio Salado Parkway from 7th St. to Loop 202 (South Mountain Freeway).
- Construct new Sonoran Parkway link in the Northeast Valley from approximately Central Ave. to 32nd St.

- **New/widened arterials across the region.**

- **Improved intersections in the Southeast Valley.**

- **"Smart signals" that sense traffic conditions at key intersections across the region.**

- **Other improvements, including:**

- New bridges over the Salt River at Dobson Rd., Gilbert Rd. and McKellips Rd.
- Tunnel under the Scottsdale Airport along the Butherus-Raintree Drive alignment.
- Underpass at Miller Rd. and Loop 101.
- Right-of-way protection for 17 miles along Jomax Rd. from Loop 303 to Sun Valley Parkway.

Regional Transit Improvements

(\$5 billion total regional funds, of which \$2.8 billion comes from sales tax funds)

The Plan includes projects such as regional bus, light rail, dial-a-ride services, and rural bus service over the 20-year life of the Plan. In total, \$5.0 billion, or 31.7 percent of the regional funding is allocated to transit projects (\$2.8 billion of which would come from the half-cent sales tax). This funding includes \$3.8 billion for transit capital projects and \$1.2 billion for bus transit operations. Major transit projects include:

- **Regional bus service:**
 - New or enhanced bus service on 28 routes, plus 12 new routes.
 - Improvements to express/bus rapid transit service, including 10 new routes.
 - 26 new passenger facilities, including 13 park-and-ride lots and 13 transit centers.
 - 2,100 new buses.
 - Improved transit security.
 - 1,200 improved bus stops (pullouts, shelters).
 - Provide rural bus routes to Wickenburg and Gila Bend.
 - Upgrade and construct transit maintenance and operation facilities.
- **1,000 new dial-a-ride vehicles.**
- **Tripling of vanpool services.**
- **Tripling of dial-a-ride paratransit services for riders who qualify under the Americans with Disabilities Act.**
- **High capacity transit, including 27.7 new miles in addition to the previously approved Central Phoenix/East Valley light rail project. Projects include:**
 - \$164 million to fund regional support infrastructure already approved for the entire light rail system, which includes maintenance facilities, bridges, and rail cars (excludes operating costs).
 - Construct light rail extensions from:
 - Downtown Phoenix along the I-10 corridor to 79th Ave. (11 miles).
 - Apache Boulevard to Southern Ave. along Rural Rd. (2 miles).
 - Central Phoenix to Paradise Valley Mall (12 miles).
 - High capacity transit along Main St. from Sycamore to Mesa Drive in Mesa (2.7 miles).

Other Transportation Programs

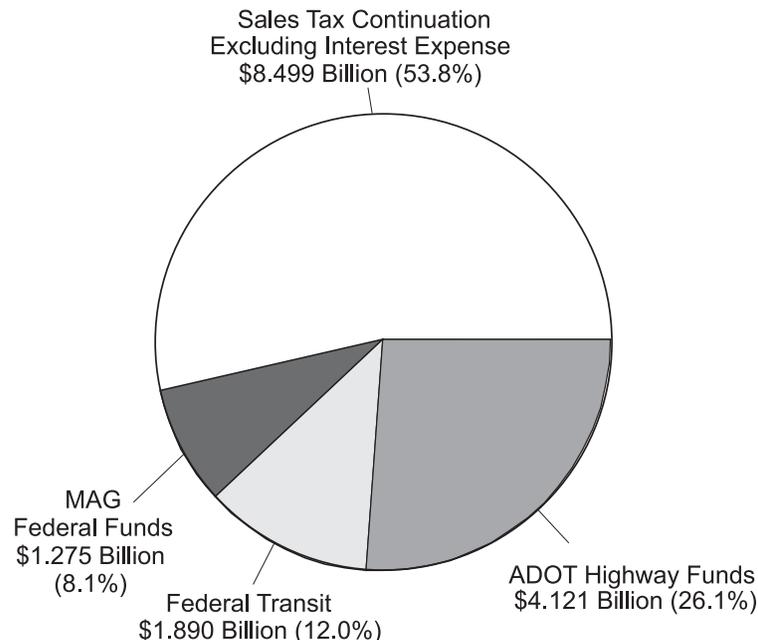
(\$276 million total regional funds, of which \$31 million comes from sales tax funds)

The Plan includes \$276 million (of which \$31 million would come from the half-cent sales tax) to address air quality, bicycle and pedestrian travel, future commuter rail options, safety and transportation planning functions. (Considering only sales tax continuation funds, \$31 million, or .3 percent, is allocated to this category.)

Plan Revenue Sources

The chart below shows all regional revenue sources that would be used to implement the Plan.

Regional Transportation Revenue Sources



Plan Accountability and Amendments to Plan

The Plan includes accountability measures, oversight provisions and procedures for Plan amendment. Among the elements that are required by law:

Life Cycle Certification Program

A "Life Cycle Program," or annual budgeting process, is established to keep revenues and expenditures in balance for the three major transportation types.

Five Year Performance Audits

Beginning in 2010 and every fifth year thereafter, a qualified independent auditor would conduct a performance audit of the Regional Transportation Plan. A public hearing on the audit findings and recommendations is required.

Funds Kept Separate

Three separate accounts would be established for the sales tax funds - freeways, streets, and transit. "Firewalls" between each of the three funding accounts are established in state law so that sales tax funds cannot be moved from one account to another. Sales tax funds can be moved from one project to another within a transportation type following a legislatively defined review and approval process. In other words, funding could move from a freeway project to a freeway project, but not from a freeway project to a transit project.

Citizens Transportation Oversight Committee

The legislature has tasked the Citizens Transportation Oversight Committee with the monitoring of the Plan.

Major Amendments

Amendments can be made to the proposed Plan and projects therein. A strict process would be required, however, to make amendments to the Plan. This process requires that alternative projects, using the same travel mode and in the same general corridor addressed by the original project, must be considered.

Cost/Revenue Projections and Contingencies

Overall revenue and cost estimates were prepared during development of the Plan. These estimates are considered reasonable for planning purposes and include assumed bonding strategies. To recognize the uncertainties associated with projecting costs and revenues over a 20-year period, contingency factors were included in the Plan. Importantly, however, cost and revenue uncertainties can be resolved only when detailed engineering studies are completed and economic conditions are revealed over time. Periodic adjustments and updating of the Plan would be needed to respond to changing conditions and new information.

Rate of Transportation Excise Tax:

The rate of the transportation excise tax, on those businesses subject to the state five percent sales tax (transaction privilege tax), would be one-half (1/2) percent of the gross proceeds of sales or gross income of the business activity of said business. On a \$10.00 purchase, the transportation tax would continue to be five cents. For businesses that pay the state tax at a lower rate, the transportation excise tax would continue to be one-tenth (1/10) of the state rate.

Length of Time:

If approved by the voters the tax will start on January 1, 2006 and be in effect for 20 years.

Projected Annual and Cumulative Amount of Revenues to Be Raised:

The transportation excise tax would produce approximately \$9.0 billion over the duration of the tax based on current projections. The estimates are shown here on an annual basis in thousands of dollars and represent 2002 purchasing power.

**SALES TAX CONTINUATION PROJECTIONS
2006-2025
(Expressed in Thousands of 2002 Dollars)**

Year	Sales Tax	Cumulative Amount
2006	\$285,788	\$285,788
2007	\$299,661	\$585,449
2008	\$317,117	\$902,566
2009	\$335,590	\$1,238,156
2010	\$355,139	\$1,593,295
2011	\$372,378	\$1,965,673
2012	\$390,455	\$2,356,128
2013	\$409,409	\$2,765,537
2014	\$429,283	\$3,194,820
2015	\$445,955	\$3,640,775
2016	\$463,273	\$4,104,048
2017	\$481,264	\$4,585,312
2018	\$499,954	\$5,085,266
2019	\$514,516	\$5,599,782
2020	\$529,502	\$6,129,284
2021	\$544,924	\$6,674,208
2022	\$560,796	\$7,235,004
2023	\$571,685	\$7,806,689
2024	\$582,786	\$8,389,475
2025	\$594,102	\$8,983,577
TOTAL	\$8,983,577	

Source: Maricopa Association of Governments (MAG)

PROPOSITION 400
(full text of the measure)

RELATING TO COUNTY TRANSPORTATION EXCISE (SALES) TAXES

OFFICIAL TITLE: Regional Transportation Plan.

DESCRIPTIVE TITLE: A measure continuing the current transportation excise (sales) tax to address the regional transportation system by building new freeways, expanding existing freeways with additional access and capacity, constructing streets and intersections, expanding transit by extending the planned light rail system, increasing the frequency of bus service and providing additional bus, dial-a-ride and vanpool services.

Do you favor the continuation of a county transaction privilege (sales) tax for regional transportation purposes in Maricopa County?

A "YES" vote has the effect of continuing the transaction privilege (sales) tax in Maricopa County for twenty years to provide funding for transportation projects as contained in the regional transportation plan.

A "NO" vote has the effect of rejecting the transaction privilege (sales) tax for transportation purposes in Maricopa County.

BALLOT FORMAT / SAMPLE BALLOT
GENERAL ELECTION
NOVEMBER 2, 2004
MARICOPA COUNTY, ARIZONA

PROPOSITION 400

RELATING TO COUNTY TRANSPORTATION EXCISE (SALES) TAXES

Do you favor the continuation of a county transaction privilege (sales) tax for regional transportation purposes in Maricopa County?

A "YES" vote has the effect of continuing the transaction privilege (sales) tax in Maricopa County for twenty years to provide funding for transportation projects as contained in the regional transportation plan.

A "NO" vote has the effect of rejecting the transaction privilege (sales) tax for transportation purposes in Maricopa County.

YES

NO

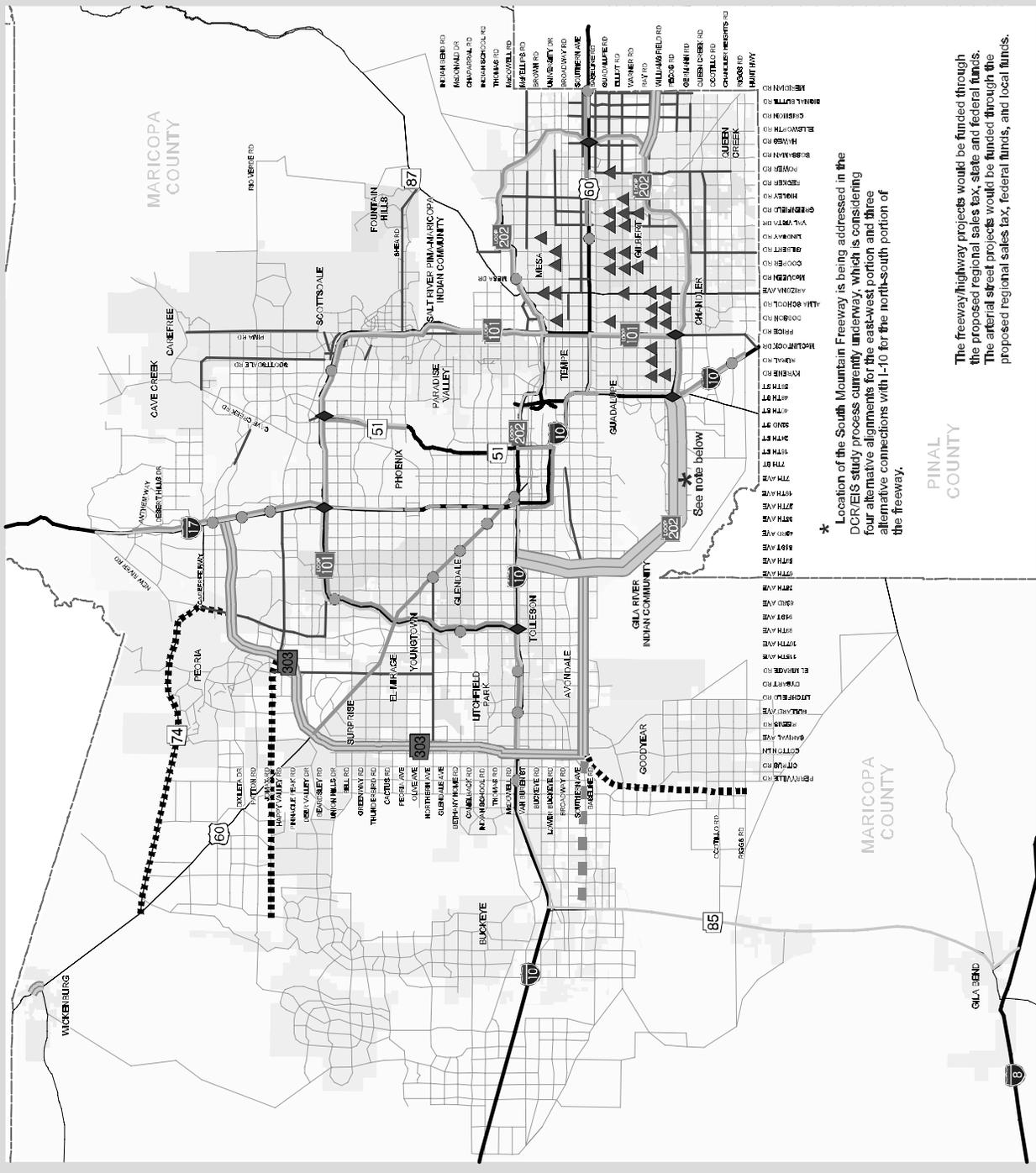
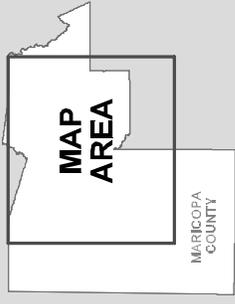
SAMPLE

Regional Transportation Plan



Freeways/Highways and Arterials

- Freeways/Highways**
- ▬ New Freeway/Highway Construction
 - ▬ Interim Corridor Development
 - ▬ Corridor Capacity Improvements
 - ▬ Long Term Capacity Improvements
 - ▬ New General Purpose Lanes
 - ▬ Grand Avenue Corridor Improvements
 - ▬ New High Occupancy Vehicle Lanes
 - ◆ New High Occupancy Vehicle Ramp Connection
 - New Traffic Interchange
 - ▬ Right of Way Preservation
- Arterials**
- ▲ Intersection Improvements
 - ▬ New/Improved Arterials
 - ▬ Right of Way Preservation
- Other Map Features**
- ▬ County Boundary
 - ▬ Existing Freeway
 - ▬ Other Roads



* Location of the South Mountain Freeway is being addressed in the DCR/EIS study process currently underway, which is considering four alternative alignments for the east-west portion and three alternative connections with I-10 for the north-south portion of the freeway.

The freeway/highway projects would be funded through the proposed regional sales tax, state and federal funds. The arterial street projects would be funded through the proposed regional sales tax, federal funds, and local funds.

Alignments for new freeway, highway, arterial, and light rail/high capacity transit facilities will be determined following the completion of appropriate design and environmental studies.

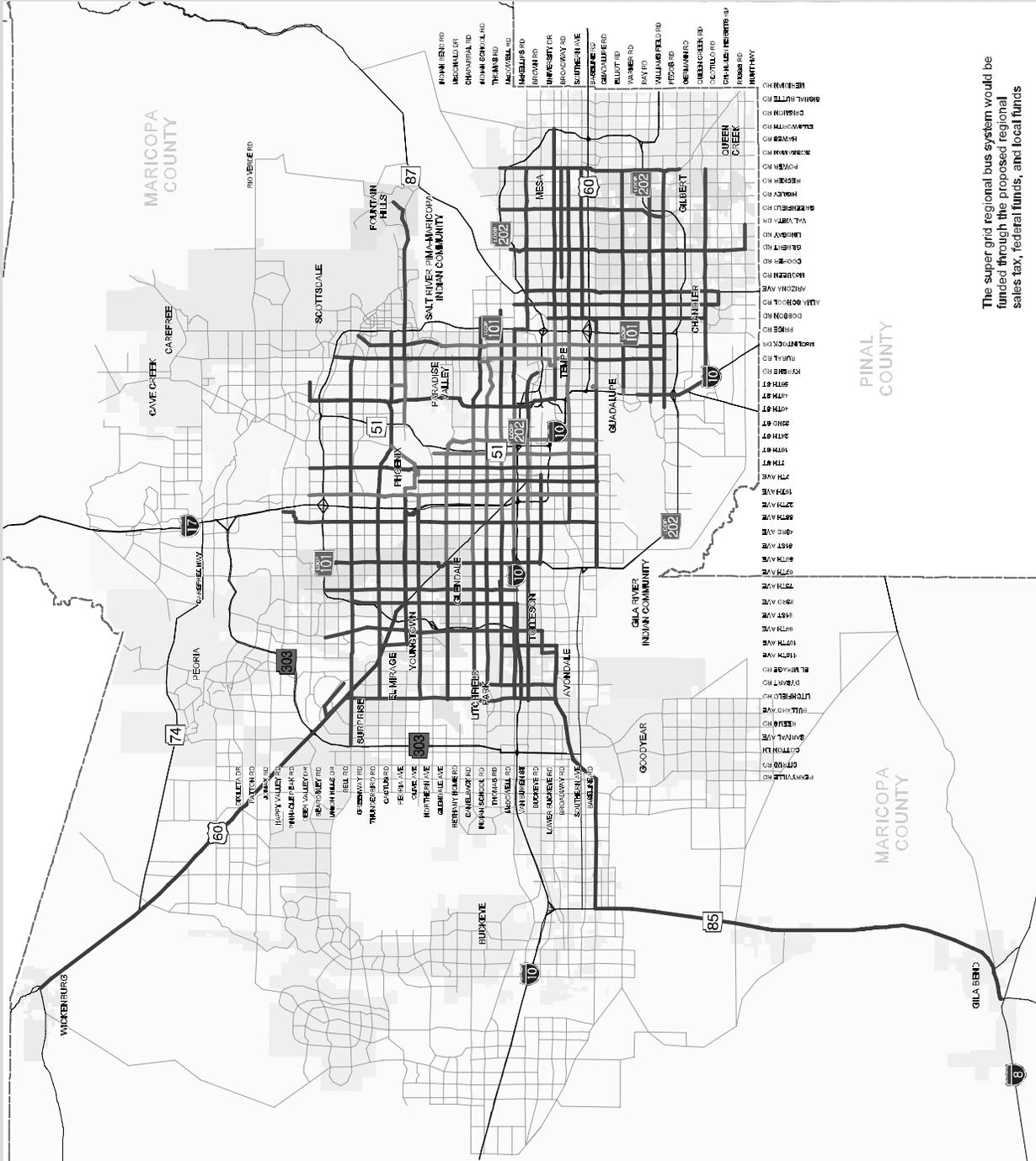
While every effort has been made to ensure the accuracy of this information, the Maricopa Association of Governments makes no warranty, expressed or implied, as to its accuracy and expressly disclaims liability for the accuracy thereof.

Regional Transportation Plan



Super Grid Bus System

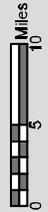
- Current Service
- Proposed service has greater peak frequency than current service
- New Service
- New Rural Routes
- County Boundary
- Freeways/Highways
- Other Roads



The super grid regional bus system would be funded through the proposed regional sales tax, federal funds, and local funds



Alignments for new freeway, highway, arterial, and light rail/high capacity transit facilities will be determined following the completion of appropriate design and environmental studies.



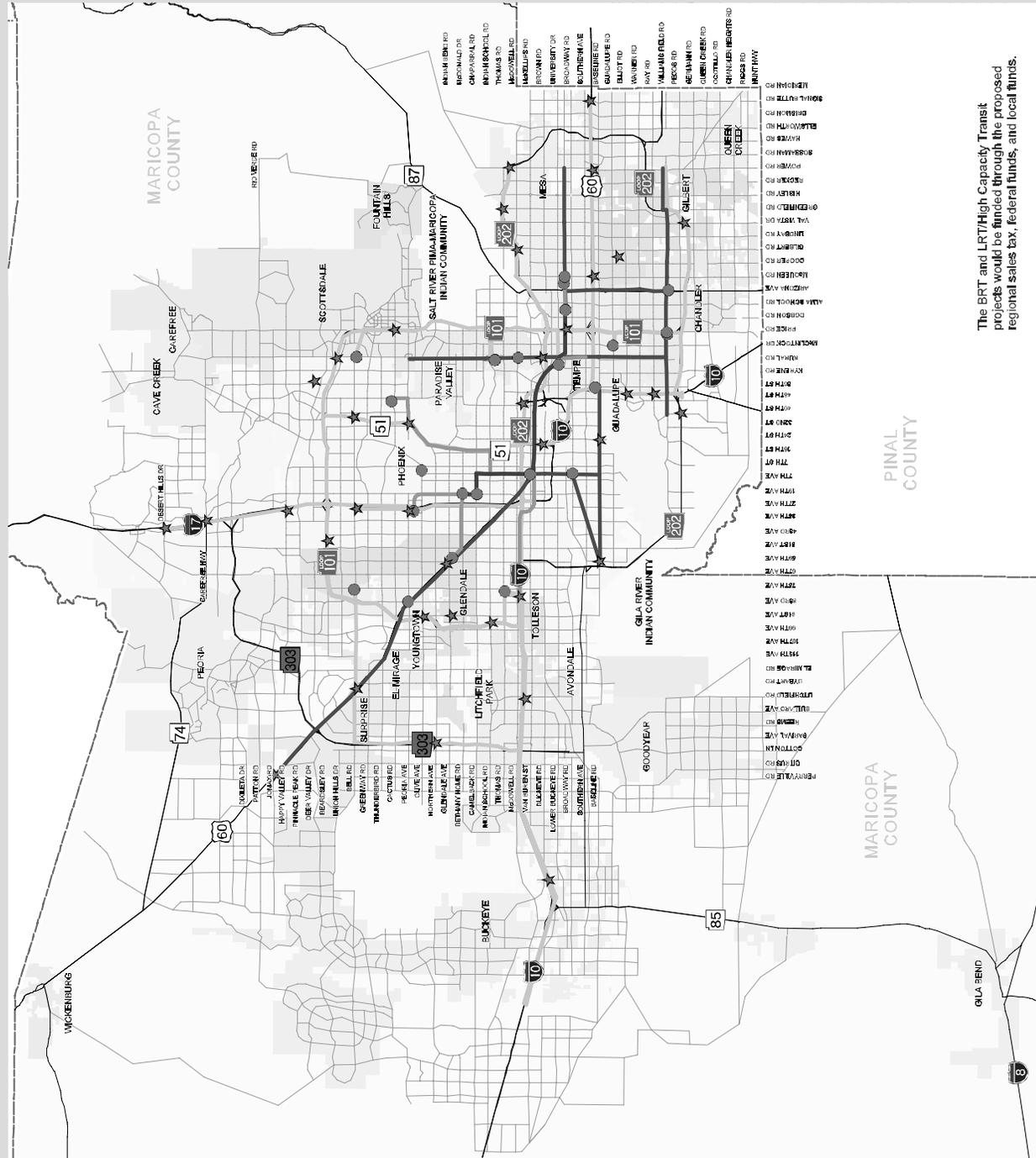
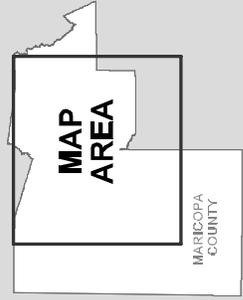
While every effort has been made to ensure the accuracy of this information, the Maricopa Association of Governments makes no warranty, expressed or implied, as to its accuracy and expressly disclaims liability for the accuracy thereof.

Regional Transportation Plan



Bus Rapid Transit (BRT) And Light Rail Transit (LRT)/ High Capacity Transit

- Arterial BRT Routes
- Freeway BRT Routes
- Light Rail Transit - Approved Minimum Operating Segment
- Light Rail/High Capacity Corridor Extensions
- ★ Planned or Existing Park-and-Rides
- Planned or Existing Transit Centers
- County Boundary
- Freeways/Highways
- Other Roads



The BRT and LRT/High Capacity Transit projects would be funded through the proposed regional sales tax, federal funds, and local funds.



Alignments for new freeway, highway, arterial, and light rail/high capacity transit facilities will be determined following the completion of appropriate design and environmental studies.

While every effort has been made to ensure the accuracy of this information, the Maricopa Association of Governments makes no warranty, expressed or implied, as to its accuracy and expressly disclaims liability for the accuracy thereof.

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I want to urge everyone to vote "yes" for the Plan written by the Maricopa Association of Governments. It would be groovy, even if it's kind of hairy to board in the middle of a busy street. Maybe we could limit the use to young people who can run fast.

I know that it will make the air worse, but it would be by such a small amount that it would be worth it for the sleek rail cars that could make Phoenix a world class city. That counts, to a lot of people. Especially to those from back East.

I told all my neighbors to vote for this new tax. They said they would never ride the the rail, but there must be some who would. I can't ride it either, since I have to make three stops on the way home from work. But a few folks will ride it, and it should unclog the freeway somewhat so that I can go faster.

The new rail cars will have good air conditioning units in them. That will be good for all of us, even for the homeless who need to escape the Phoenix heat. We should all think of those less fortunate ones.

As long as the county taxpayers are paying for most of the cost of the ride, we can all afford the dollar or so it will cost us riders. I would like to get on it once myself. Yes, we should vote for this just to do *something*, even if it's wrong.

Erica Gibson

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The National Federation of the Blind of Arizona (NFBA) is the largest consumer advocacy organization of blind persons in Arizona. NFBA urges residents to vote yes for the tax extension. which includes funding for highways, streets, and public transit. This multi-modal plan is designed to enhance the quality of life for all residents of and visitors to Maricopa County.

Maricopa County has a substandard transportation system, especially public transit. The plan was unanimously adopted by the mayors and business representatives of the Maricopa Association of Governments (MAG). As the Greater Phoenix Valley continues to grow and expand exponentially, it is increasingly clear that our transportation system-especially public transit--is not keeping up with the demand. According to MAG, the population of Maricopa County is projected to double by the year 2040 to exceed 7 million people. Population growth increases pollution from private and commercial vehicles as well as congestion on highways and surface streets. The MAG plan would increase funding for mass transit, thus reducing road congestion and air pollution. If this new plan is not adopted by voters, Maricopa County will face emergency transportation problems in the next 10 to 20 years due to population growth and reduced funding. The Valley's highways and arterial streets will become a much greater gridlock problem than they are now.

The MAG plan includes more buses, more dial a ride vans, and light rail construction. Blind persons need an efficient, well-coordinated public transit system to get to work, school, church, and shopping. Blind individuals want to contribute to the community by working and paying taxes. Currently many blind persons can not work because of lack of efficient public transportation.

Ruth Swenson, President

Mark Feliz, First Vice President

Vicki Hodges, Second Vice President

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I strongly favor proposition 400 and urge residents to vote "yes". I can not drive and must rely on public transportation for getting around the Valley. When I moved here a few years ago, I was completely shocked at the complete lack of adequate public transit. I likewise was amazed at the vast geographical area of Maricopa County.

When I obtained employment, I really found out how difficult it is to travel to appointments and meetings, not to mention just getting back and forth to work each day. I finally decided to leave the job and transportation problems was one big factor.

I am now trying to solve transportation difficulties in my current work, which involves going to people's homes to work with them on a one to one basis. It is crucial to make it to appointments on time. I have tried using Dial a Ride--a service for persons with disabilities--but have found it is often late in picking me up or dropping me off. If proposition 400 is passed, we will have 1,000 new buses and 1,000 new Dial a Ride vans. These additional vehicles will help to make transit more efficient in Maricopa County.

I am not alone in facing major transportation barriers, making it difficult or impossible to get to work, medical appointments, school, church, and shopping.

PLEASE SUPPORT PROPOSITION 400 ON NOVEMBER 2.

Mary Hartle-Smith

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I think it is imperative that people vote yes on proposition 400 to extend the half cent sales tax. This would go toward improving transportation in Maricopa County. Not only funding is needed for highways and surface streets, but also for buses, dial a ride, and light rail. This is needed because Maricopa County is growing in population and the population growth will continue. If nothing is done to improve transportation, there will be a large problem and many industries will decide it is not worth locating in a community that thinks so little of people's need for adequate transportation. For these reasons I am supporting proposition 400.

Michael Smith

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

We support a YES vote on Proposition 400. A YES vote on Proposition 400 will extend the present 1/2 cent freeway sales tax for another 20 years. We are University of Arizona students who live in Tucson nine months of the year and experience the congestion and traffic problems in Tucson. It takes more than twice as long to get around in Tucson than it does in Phoenix. We plan to live and work in Phoenix after we graduate, and we urge everyone to vote YES in order to keep building the Phoenix area transportation system to meet the population growth in Maricopa County.

As Phoenix residents, we can get to Scottsdale in 15 minutes, to the Chandler Mall in 20 minutes and to the "In and Out" hamburger shop on the West side in 30 minutes. If Proposition 400 does NOT pass these travel times will double over the next 10 years. Ask any U of A student from Phoenix, "What is the worst thing about the U of A?, and they say 'The Traffic'". Please vote YES on Proposition 400 to keep the valley moving.

Bobby Cisneroz
UofA, Class of 2007

Justine Slovin
UofA, Class of 2007

Brian Seibel
UofA, Class of 2007

Michael Tang
UofA, Class of 2007

Alexis Nordvold-Young
UofA, Class of 2007

Krystin Yee
UofA, Class of 2007

Dane Weed
UofA, Class of 2006

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I would like to urge all Maricopa County residents to vote YES on Proposition 400 to extend the existing levy of the county transportation excise tax. There are many compelling reasons to support this measure but I feel the best is the legacy we can leave behind. 20 years ago the voters of Maricopa County passed the original tax levy for transportation. Because of this action our transportation facilities in the valley have kept pace with the phenomenal growth we have experienced. Similar growth is forecast for the next 20 years and thus it is appropriate we continue to address the need for new transportation facilities by extending the sales tax levy. We have the opportunity to be proactive in addressing the future needs for transportation. This is truly a quality of life issue.

The Regional Transportation Plan proposed for this measure was created by the cooperation of businesses and government entities in Maricopa County and is a comprehensive approach to addressing the transportation needs of the future. It is very sensitive to the geographical needs as well as offering new capacities and alternate forms of travel.

Therefore this is our chance to insure the legacy of good transportation for the Valley of the Sun for the next 20 years. It is a quality of life measure that we can as individuals can make a direct contribution. Our children and grandchildren will reap the benefits of the foresighted thinking a YES vote on Proposition 400 accomplishes, just as those of us today enjoy the commitment made by voters 20 years ago.

Please vote YES on Proposition 400 November 2, 2004.

James A. Book

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

ABIL urges Maricopa County residents to vote in support of the half-cent sales tax extension (Proposition 400) for regional transportation improvements. The continuation of the tax is needed to fund the next round of transportation investments outlined under the Maricopa County Regional Transportation plan and reduce road congestion as our Valley population continues to grow exponentially. The current half-cent sales tax that has built our existing freeways runs out after 2005. Proposition 400 will fund improvements to freeways, roads, buses, Dial-a-Ride, express routes and extensions to the already planned light rail system over the next 20 years. The plan has been developed and unanimously approved by representatives from every city in Maricopa County, as well as many business leaders, and citizens. It is multi-modal and considers the needs of each city/town participating.

Currently, public transit is sorely lacking because it has been funded primarily city by city, which makes traveling from one city to another inconsistent, untimely, inefficient and in many cases impossible. This makes it extremely difficult for individuals with disabilities, senior citizens, and others who rely on buses or Dial-a-Ride to get to employment, volunteer activities, medical appointments, shopping, church, and family visits. A well-connected regional transit system will benefit business and individuals.

For those of you who do not use or need public transit at this time in your life - remember: **Disability is an equal opportunity club, and our population is aging dramatically!** You, your friend, or family member may not be able to drive someday and need this vital link. Not having access to safe, reliable transportation is a detriment to all our citizens.

Failure to pass Proposition 400 will lead to further traffic gridlock, deteriorated roads, severely limit opportunities for citizens with disabilities and unnecessarily increase their isolation.

Phil Pangrazio
Executive Director

Tom Ringhofer
Board President

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

A region must be able to move people and product to retain its vitality. Phoenix is the fifth largest city ... and the third most gridlocked. With our explosive population growth, only a multi-modal system that serves the needs of the entire valley will prevent

- 1 Ongoing deterioration of our older roads
- 2 Freeways becoming parking lots
- 3 Out of town Super Bowl fans from conveniently attending Mesa Arts performances via public transportation.

Proposition 400 will help fund the Regional Transportation Plan that has been developed and agreed to by the representatives of the cities and towns throughout the valley with input from citizens, business and economic leaders. Each city's residents will be getting back from transportation taxes improvements their own community most needs.

Individuals with disabilities, like myself, and many seniors rely on public transportation because they are not able to drive themselves, or cannot afford vehicle expenses. Adequate funding for regional transportation supports a vital economy, and community involvement for those who are unable to drive.

If you do not personally use Valley public transportation, please remember that Proposition 400 also includes new and improved freeways, improved intersections, and miles of new and improved arterial streets. There is indeed something to improve life for everyone in Prop. 400, and I would urge everyone to support it on the November 2nd ballot.

Pamela E. Allan
Public Transit User

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Our ½ cent sales tax that funds our regional transportation plan will expire 12/31/05. Our county's population is expected to double within 25 years. Prop. 400 continues the ½ cent sales tax for the next twenty years for the following purposes.

Transportation Expenditures

- \$8.7 billion or 55% of the funds to build 344 miles of new or improved freeways.
- \$2.7 billion or 17% of the funds to build and operate a regionally integrated, bus network capable of carrying passengers from one side of the valley to the other in a timely manner.
- \$2.3 billion or 15% of the funds to extend the regions light rail system by 27.7 miles beginning in 2011. The Cities of Phoenix, Tempe, and Glendale have previously voted to fund and build the initial 30 miles of light rail, with the first section to open in 2008.
- \$1.5 billion or 9% of the funds to improve and build 275 miles of major street projects and 34 improved intersections throughout the valley.
- \$354 million or 2% of the funds for litter control, noise mitigation, and ongoing maintenance of our freeways.
- \$276 million or 2% of the funds for air quality conformance, bike paths, pedestrian walkways, and management of the program.

Accountability

- Funds audited annually. Freeways, streets, and transit have separate accounts.
- Every five years the Auditor General will hire an independent auditor to ensure that Prop 400 is efficiently and effectively moving the greatest number of people, goods and services.

Please visit www.yeson400.com for more details.

Please join me, every city and town council in Maricopa County, the Maricopa County Board of Supervisors, the State Transportation Board, the Governor, and over 20 State Senators and 50 State Representatives in supporting Prop 400.

Doug Pruitt
Chairman, Yes on 400

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The City of Phoenix, and frankly, our entire region, has come a long way in serving our growing transportation needs. In 1985, we all made a commitment to transportation by passing a ½ cent sales tax. More than four years ago, Phoenix voters approved the Phoenix Transit Plan so that our residents could have more public transportation choices. Using this plan as our blueprint, we have added more local buses and Dial-a-Ride vehicles, increased frequency and hours of service, and are planning other transit improvements including the light rail starter segment that will come online in 2008.

We have taken many steps in the right direction, and it's very important that we keep up this momentum.

Proposition 400 creates a Regional Transportation Plan that serves the entire Valley and provides efficient choices that enhance and improve on the efforts we have made in our valley, for future generations to come. Proposition 400 addresses the unique challenges of each area of the Valley. The City of Phoenix needs additional freeway capacity, including routes that skirt our downtown core. We also need light rail improvements, serving our most congested corridors, to add on to the system that we have committed to building with our partner cities. And yes, we need more buses on more routes.

Proposition 400 creates opportunity. By creating thousands of new, high wage jobs, Proposition 400 will help carry us - economically -- well into the future.

Proposition 400 includes accountability measures and safeguards, was developed with extensive public input and reflects the vision of our Valley residents. It is an excellent example of a cohesive group of people coming together to create a solution that benefits an entire region.

Please vote Yes on Proposition 400.

Sincerely,
Phil Gordon
Mayor

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I strongly urge you to vote YES on Proposition 400, which allows for the implementation of the Regional Transportation Plan, ensuring Mesa, the East Valley and all of Maricopa County have access to critical transportation improvements.

Over the next 25 years, Mesa is projected to grow from more than 440,000 residents to almost 660,000. Additionally, the Valley is expected to nearly double, resulting in approximately 6 million residents. Given this level of continued growth, the Regional Transportation Plan was developed to keep our region moving and ensure continued economic success.

Developed by business leaders and elected officials after extensive input from residents throughout the region, the Plan takes a multimodal approach that includes the development of new and improved freeways, enhanced public transit and much-needed upgrades to arterial streets. Accountability also is built into the measure, with a requirement to assign funds separately for freeways, streets and transit; and mandatory independent performance audits every five years.

Almost \$1 billion in freeway improvements are contained in the Plan that will directly benefit Mesa residents, including added capacity to existing freeways in Mesa and the East Valley, and construction of the Williams Gateway Freeway, which will further efforts to turn the airport into a major job center. Passage of Proposition 400 also will provide Mesa residents with almost \$950 million to improve arterial streets and the City's transit system. All of these important elements work together to ensure residents have more transportation choices and an easier commute.

Finally, Proposition 400 **does not** increase taxes; it merely extends the 1985 voter-approved half-cent sales tax - the fund that made it possible to build more than 150 miles of freeway over the past 20 years.

Vote YES on Prop 400 to keep the Valley moving and create real transportation options for all residents.

Mayor Keno Hawker, Mesa

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Approval of Proposition 400 will allow vital transportation projects to be built and operated in Maricopa County. Our freeway system will finally be completed; streets and intersections will be improved; and our valley wide mass transit system will be expanded.

The projects that will become reality when Proposition 400 is approved are part of a Regional Transportation Plan developed by leaders in both business and government. It is an accountable and economically viable plan that will improve quality of life in our communities and help to maintain a strong economy.

Proposition 400 provides transportation infrastructure for all of Maricopa County. Just a few of the benefits we will realize in the west valley are: a fully built Loop 303 giving us freeway connections to I-17 and to I-10; a new freeway parallel to the I-10 providing commuter relief that is already badly needed; major improvements to Grand Avenue and Northern Avenue as well as key arterial streets; 235 miles of regional bus service routes throughout our communities including ADA Dial-a-Ride paratransit services; a west valley light rail connection to downtown Phoenix from 79th Avenue and the I-10.

Funding for all the transportation improvements will come from a continuation of the already-existing half-cent transportation sales tax which went into effect in 1985 and which has been used to build the majority of the valley wide freeway system we use every day. There will not be a new tax. However, without approval of Proposition 400, funding for new projects and improvements to existing services will stop at the end of 2005.

As Mayors of the west valley communities, we encourage all voters to support Proposition 400, the Regional Transportation Plan. It is essential to our economy, our quality of life, and the future of our region.

Ron Drake Mayor, Avondale	Robert Robles Mayor, El Mirage	Elaine M. Scruggs Mayor, Glendale
James Cavanaugh Mayor, Goodyear	Woody Thomas Mayor, Litchfield Park	John C. Keegan Mayor, Peoria
Joan Shafer Mayor, Surprise	Adolfo F. Gamez Mayor, Tolleson	Bryan Hackbarth Mayor, Youngtown

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

The East Valley Partnership is a coalition of civic, business, educational and political leaders from Ahwatukee, Apache Junction, Chandler, Fountain Hills, Gila River Indian Community, Gilbert, Guadalupe, Mesa, Queen Creek, Salt River Pima Maricopa Indian Community, Scottsdale, and Tempe.

The East Valley Partnership has supported and been directly involved in the Valley's half-cent sales tax transportation plan that was passed by Maricopa County voters almost 20 years ago. This plan will expire at the end of 2005. We realized that in order for the Valley to continue to grow there needs to be a comprehensive freeway-transportation system built. Members of the East Valley Partnership have been at the table of the planning process of the renewal of the half cent transportation sales tax.

MAG's Regional Transportation Plan (Prop 400) will be a continuation of the final pieces of the plan that was passed 20 years ago and will finish building our entire Valley freeway system. In particular, this plan will expand the Loop 202 around the eastern part of the county, to Gilbert, Chandler and around South Mountain. We believe that continuing to improve our transportation system is a key element in providing residents with faster commutes, less waiting and more choices in their mode of transportation.

As voters approve Prop 400, additional key components of the freeways will be expanded and new corridors will be built. In addition, busy arterials and intersections in the East Valley will be enhanced and improved. The East Valley will also receive new buses, regional bus routes, Park and Ride Lots and high capacity transit corridors. The East Valley Partnership, its transportation committee representatives, and many others have been involved in the planning of this Regional Transportation Plan and ask you to support by voting YES on Prop 400.

Sincerely,

David K. Udall
Chairman

Brian Campbell
Transportation Chair

Roc Arnett
President

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 PROPOSITION 400---GOOD FOR THE COUNTY, GOOD FOR THE WEST VALLEY

WESTMARC is the unique coalition of business, government, education, and community leaders focused on the development, leadership and advocacy of good, sound public policy for the West Valley. One of our goals is to actively promote the timely development of a strong valley-wide transportation system that moves people efficiently and effectively throughout the valley, supports the smart growth of the West Valley, and makes a positive contribution to the quality of life for West Valley residents, businesses, and the County as a whole.

That is why WESTMARC is supporting Proposition 400.

In the next twenty years, Maricopa County is expected to double in size. A significant majority of this growth will take place in the West Valley. We must adopt a system that will be dedicated to meeting all our future transportation needs.

In the West Valley alone, we can expect the completion of the new Loop 303 freeway and the I-10 West reliever, as well as the much-needed widening of Loop 101 and I-17 freeways. In addition, this plan calls for major surface street improvements and a significant expansion of mass transit services in the West Valley.

The Regional Transportation Plan will help to relieve traffic congestion in the West Valley, and provide significant new resources for Dial-A-Ride type services, which senior citizens and persons with disabilities rely upon. The Plan will also reduce wait times by over 50% on freeways and arterial streets.

This plan supports the smart growth of the entire Valley community, and makes a positive contribution to the quality of life for all of our residents and businesses.

WESTMARC encourages everyone to VOTE YES ON 400.

Jack W. Lunsford
President & CEO
WESTMARC

Michelle R. Lehman
Co-chair, Transportation Committee
WESTMARC

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

The mission of Greater Phoenix Leadership is to improve the greater Phoenix area and the State of Arizona by bringing together talent, resources, and leadership to create action on priority issues. We strive to maintain the Phoenix metropolitan region as the premier area in the USA in which to live, work, raise a family and earn a quality education. We believe that transportation is an integral part of our quality of life and that is why we are supporting Proposition 400.

Almost 20 years ago, voters had the foresight to pass a half-cent sales tax to help fund transportation. From 1985 to 2005, our region built more freeway miles than any community in the United States and we have barely been able to keep up with the rapid population growth. Proposition 400 is not a new tax, its simply keeping things the same as they are now. In addition, it creates a \$27 billion increase in industry output and sustains 10,000 jobs annually. Proposition 400 allows the region to maintain its quality of life and improve the economy.

The business community and local leaders joined with Valley mayors and councils along with Maricopa Association of Governments, Maricopa County, and other interested parties to develop a transportation plan. The process received extensive public input to reflect the vision of local communities.

Proposition 400 is the result of many hours of work and represents a consensus multimodal plan. This plan gives each area of the valley what it asked for and what it needs. Please join Greater Phoenix Leadership in voting yes on Prop 400.

William J. Post
Chairman
Greater Phoenix Leadership, Inc

R. Thomas Browning
President
Greater Phoenix Leadership, Inc

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The Sun City Homeowners Association encourages the voters of Maricopa County to support Proposition 400. This regional transportation plan will provide more transportation options to destinations within the Sun City, the West Valley and throughout Maricopa County. The plan is comprehensive and provides accountability.

This is a comprehensive plan. The plan provides crucial connectivity from Sun City to every other urban area throughout the region. With the addition of Bus Rapid Transit service available to downtown Phoenix, moving around the valley will be made safer and more efficient. Grand Avenue gets much needed improvements that will relieve severe congestion in Sun City and will reduce our travel times.

This is an accountable plan. The key to the success in this plan is its inter-connective multi-transportation options in addition to the independent financial and performance oversight. It is a working and adaptable program that is absolutely fiscally accountable.

In addition to improving traffic congestion, the plan also puts an emphasis in providing better mobility for people throughout the entire Valley. The plan provides significant new resources for Dial-A-Ride type services, which senior citizens and persons with disabilities desperately rely on in order to get to the places they need.

We encourage all residents to support Proposition 400 to ensure that Sun City residents, West Valley residents, and all Maricopa County residents are given efficient options to travel throughout Maricopa County.

Sincerely,

Thomas L. Stolt
Acting President SCHOA

Marge Murphy
Director, SCHOA

Dear Voters:

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

We have had tremendous growth throughout the Valley and especially the East Valley and over the past 20 years. We have built more freeway miles than any other region in the United States. As Chairman of the House Transportation committee, my goal was to create a smart, financially accountable transportation plan that could help finish what our region started in 1985.

I sponsored and helped pass HB2292, the legislation that set up a consensus process to give everyone a voice in regional transportation planning. The plan reflects the needs of the different parts of the region. For example, in and around my district in the East Valley, we will see extensive street improvements, additional lanes to the Red Mountain and San Tan Freeway, 34 intersection improvements, and a new Freeway serving the Williams Gateway Area.

Ultimately, the plan was returned to the legislature for our approval to be sent to the voters. When the plan returned, I fought for greater accountability for taxpayers and a more efficient way to deliver transportation from a regional perspective. Accountability was at the core of HB2456, the legislation that sent the plan to the voters. The Plan now includes an audit every Five years that guarantees every part of the plan will have to stand or fall on its own merits. If a part of the plan does not work by cost-effectively and efficiently moving people, then the funding is stopped and reassessed on how to better serve that corridor. HB2456 is smart, and executes good practices. This plan will truly move people and be accountable to the voters.

Now after years of hard work, Proposition 400 is finally before the voters. I encourage you to vote Yes on 400 to support efficient and accountable transportation.

Sincerely,

Hon. Gary Pierce
Chairman, House Transportation Committee

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 Vote Yes on Proposition 400

Proposition 400 is vital to the future of the local economy and business climate in the region. The Arizona Chapter of the Associated General Contractors (AGC) is dedicated to transportation planning that ensures our tax dollars are spent on programs that reduce congestion, promote connectivity and improve air quality.

Over two years ago, we helped found the Maricopa 2020 Business coalition to help raise awareness and advocate for the continued improvement and coordination of the transportation system within Maricopa County. Proposition 400 is the result of a joint effort of all involved stakeholders to create the major investment needed to guarantee the continued success and competitiveness of our Region.

Helps The Economy

Because of this plan, each year, we can count on approximately \$1.3 billion to be injected into our local economy. In addition to the nearly \$15.8 billion that this plan spends in the regional capital and operations, the industry output for the region will increase \$27.6 billion over the course of the plan. Combined with the 10,600 jobs created annually, this plan stands as an outstanding economic engine that will boost and maintain our successful local economy.

Provides Accountable Planning

AGC is committed to an accountable, financially viable plan. We were strong advocates for the yearly financial audit and the performance audits every 5 years, and we will be actively engaged to make sure that all of the projects are delivered when they were promised

Proposition 400 represents an agreement among all the groups involved. It is needed to ensure the continuing growth of our local economy and to account for the additional 3 million people that will arrive in the next 20 years.

Please vote Yes on Proposition 400.

Sincerely,

Andy Eldridge
Chairman

David M. Martin
President

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

For the past twenty years, thanks to a half-cent sales tax approved by Valley voters in 1985, we've managed to keep pace with our transportation needs, but this is no time to stop. That is why the Greater Phoenix Chamber of Commerce urges you to VOTE YES on Proposition 400.

Proposition 400 gives us the transportation options we need to accommodate the coming growth. No matter whose projections you want to follow, the Valley's population is expected to double in the next 25 years. This is not the time stop building our infrastructure.

Proposition 400 serves the entire Valley well and fairly, but nowhere in the Valley is it easier to see the need for an efficient transportation system than for those of us working and living in the center of it all.

Proposition 400 would reduce commute times by over 50%. People who live and work in the center of Maricopa County know that congestion chokes not only our transportation corridors, but also the quality of life in our neighborhoods and economic development. Please vote YES ON 400.

Valerie Manning
President and CEO, Greater Phoenix Chamber of Commerce

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

As former Chairman of the House Environment Committee and a longtime champion of air quality legislation, I support passage of Proposition 400, which will provide transportation choices for the residents of Maricopa County. The opponents of Proposition 400 have argued that the light rail portion of the freeway and transportation plan will harm air quality. I would not support the project if that were so. The EPA reviewed the Environmental Impact Statement for the project, and in a letter to the Federal Transit Administration dated January 31, 2002, stated:

"The Environmental Protection Agency (EPA) has reviewed the Draft Environmental Impact Statement (DEIS) for the CENTRAL PHOENIX/EAST VALLEY LIGHT RAIL TRANSIT PROJECT, in the Cities of Phoenix, Tempe, and Mesa, Arizona....."

EPA is highly supportive of the project goals to reduce vehicle miles traveled, reduce vehicle emissions, and to provide expanded transportation choices. We look forward to the successful implementation of this project. In our review of the document, we found that the DEIS sufficiently addresses the environmental impacts of the proposed alternatives."

Passage of Proposition 400 will allow the residents of Maricopa County to have a variety of transportation choices which will keep up with the tremendous population growth over the next twenty years by extending the present sales tax. I urge all residents of Maricopa County to VOTE YES on Proposition 400.

For more information on the freeway and transportation plan go to www.yeson400.com

Senator Carolyn Allen
District 8, Phoenix/Scottsdale

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The United Phoenix Fire Fighters Association supports Proposition 400 because it is an important step to help keep up with the growing population in Maricopa County. In the next 20 years, the population is expected to grow to almost 6 million people. Our streets, freeways, and transit systems must be able to safely and efficiently handle this added population.

The United Phoenix Fire Fighters Association continues to focus on safety, and we are firmly committed to effectively protecting the people of this region. We need a transportation system that allows mobility, promotes safety, and ensures quick response. Proposition 400 serves the Valley's transportation needs with new freeways, new streets, improved intersections, local bus options, light rail and bus rapid transit options. The plan helps reduce congestion, saves time, and it even reduces the accident rate by 3%.

The plan will help firefighters and emergency responders to efficiently do their job while improving the quality of life for all Maricopa County residents. Please join us in voting Yes on Proposition 400.

Sincerely,

Billy Shields
President

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Proposition 400 is an important key to a safe and prosperous future for Maricopa County. The County continues to rapidly grow in population, and in the next 20 years, the population is expected to double. Our streets and freeways are left to handle the burdens of this added population. It is important to have a transportation plan that can accommodate this sustained growth.

The Phoenix Law Enforcement Association represents 2500 Phoenix Police Officers and is committed to protecting this growing population. It is important to have an interconnected and efficient transportation system to ensure quick response. Proposition 400 serves the Valley's transportation needs with 344 miles of new freeways, 275 miles of new streets, and transit options that help reduce congestion. The plan improves the quality of life for all Maricopa County residents and helps law enforcement agencies to efficiently do their job.

Please join with the Phoenix Law Enforcement Association in voting yes on Prop. 400.

Sincerely,

Jake Jacobsen Michelle Monaco
President PLEA Vice-President PLEA

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voters:

The Citizen's Transportation Oversight Committee (CTOC) was created to facilitate citizen involvement in the decision making process of freeway planning and construction. Our primary responsibilities include review and advisory functions concerning Maricopa Association of Governments', (MAG) Regional Transportation Plan.

CTOC is actively involved in the next 20 year Regional Transportation Plan (ATP) included in Proposition 400. We urge all voters in Maricopa County to Vote YES on Proposition 400 because the plan is multimodal, comprehensive and contains appropriate accountability measures as established by the Legislature.

CTOC will remain engaged in the planning process throughout the life of the plan, but we also have an important role in maintaining accountability. The Auditor General beginning in 2010 and every five years there after, will contract for performance audits of the RTP and projects scheduled for funding during the next five year planning and construction program.

The findings of this audit are sent to CTOC, MAG, the State Transportation Board and the Maricopa County Board of Supervisors for their review and action. Based on the findings and recommendations, CTOC and others involved jurisdictions are required to vote on the RTP program if the audit recommendations should be implemented, implemented with modification or not implemented. Recommendations must be made by majority vote of each entity and submitted in writing within 45 days after receiving the audit.

CTOC is committed to the future of transportation throughout the Region. We believe that ourselves and the other agencies involved have the ability to implement those strong accountability measures mandated by the Legislature and the Federal Highway Transportation Administration. These measures will guarantee implementation of a timely and cost effective transportation plan in Maricopa County for the next 20 years. We urge your support.

F. Rockne Arnett, Chairman James L. Lykins, Board Member

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The leaders of Residents for Safe and Efficient Transportation, a Valley wide transportation advocacy group, had the vision 20 years ago to lead the passage of a Maricopa County ½-cent sales tax to help fund transportation. I served as the treasurer, and then chairman, of Residents for Safe and Efficient Transportation. Voters had the foresight to pass a sales tax for 20 years. Now the voters are called upon to extend this sales tax for a second 20 years.

Not only was I involved in the 1985 election, but I have been involved in each of the transportation elections going back to the 1960's. I have seen first hand just how vital it is to provide balanced regional transportation.

Over the next 30 years, Maricopa County's population is expected to double and we need a balanced plan that will help reduce traffic congestion, provide connectivity among local communities and improve the quality of life in the Valley. We need a plan that incorporates freeways, street improvements, increased bus service and building the planned light rail system.

I strongly endorse the Regional Transportation Plan. Not only was it developed with extensive public input, but it reflects the vision of all Valley residents. It has the support of every mayor and city council in Maricopa County. It serves the unique needs of each community.

I urge your support. Vote YES on Proposition 400!

Dennis Mitchem

Residents for Safe and Efficient Transportation, Former Chairman and Treasurer

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Registered Independent, Democrat and Republican voters of Maricopa County have a unique opportunity to play a very personal role in assuring the Valley has a vibrant business climate, and a positive quality of life for citizens and visitors alike.

This opportunity is on the General Election Ballot Tuesday November 2, and it is Proposition 400.

In 1985, the residents of Maricopa County had the wisdom to invest in our local infrastructure, and our economy by dedicating a ½-cent of sales tax to fund transportation construction in the area. Because of your wisdom, we now have completed an expanded freeway system throughout the Greater Phoenix area.

I am sorry to report, this era of transportation improvements will end unless we demonstrate the good judgment to vote YES ON 400 and extend transportation funding.

With a population that will nearly double in the next 25 years, Proposition 400 represents our best opportunity for a regional transportation plan to serve the entire Maricopa region and meet the needs of our future.

I encourage you to vote YES ON 400, and let your friends and family members in Maricopa County know why you are a YES ON 400.

This is our chance to show we are ready to meet the needs of Maricopa County for at least another 20 years.

Sincerely,

Martin L. Shultz

Co Chair Governor's Vision 21 Transportation Commission

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

It's not too often that we have an opportunity to come together as a regional community and really plan for our future. And when we do, it is even more rare when communities from one end of the region to the other can actually agree on a shared vision and direction for that future. And yet, that is what we have accomplished in offering voters a voice in the future Regional Transportation Plan. Every city and town in the region was involved with the creation of the plan, as were representatives from private industry and citizen organizations, taking more than two years to make sure it was sound, doable and made sense for all constituencies.

In 2004, we have an opportunity to do something we rarely can do: determine our future as it relates to transportation systems for the region. A YES vote to continue the half-cent sales tax dedicated to regional transportation infrastructure will ensure that as our population continues to grow, and it will, we will still be able to get around our valley, move people and goods, and ensure a healthy economic climate.

We have come together, stayed together and planned together for a better tomorrow. I am very proud to support the Regional Transportation Plan and encourage all to join me in voting YES on Proposition 400. Together, we will keep advancing!

Neil Giuliano

Mayor of Tempe, 1994-2004

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Over the past twenty years Maricopa County has experienced significant growth. During this same period, the communities in the Northeast Valley have worked hard to develop a strong local economy and maintain a high quality of life for our residents. To improve our region's transportation infrastructure, mayors in the Northeast Valley are encouraging everyone to vote Yes on Proposition 400. The plan being offered to voters will provide Valley residents with important projects such as:

- Add new lanes to Loop 101 and add high occupancy vehicle lanes.
- Add direct connection ramps for HOV lanes at Loop 101/State Route 51
- Add improvements at Loop 101/Loop 202 interchange to reduce bottleneck conditions.
- Add new lanes to SR 51 from Shea Boulevard to Loop 101 and also add HOV lanes.
- Add new lanes and improve Carefree Highway from Cave Creek Road to Scottsdale Road.
- Improve streets such as Pima Road, Scottsdale Road, Shea Boulevard
- Add approximately 50 route miles of new or expanded express bus/bus rapid transit service.
- Add approximately 70 route miles of regional bus service.
- Add additional bus pullouts, increased transit security and other passenger amenities.

The overall plan will reduce congestion on surface streets and freeways in the Northeast Valley and throughout the region. The approval of this plan by County voters will extend the ½ cent sales tax already approved by voters in 1985. This is not a new tax. We believe this plan to be a worthwhile investment in our communities.

For the future of our cities, the Northeast Valley Region, and the County as a whole, we urge you to vote Yes on 400.

Sincerely,

Mary Manross

Mayor, City of Scottsdale

Ron Clarke

Mayor, Town of Paradise Valley

Ed Morgan

Mayor, Carefree

Vincent Francia

Mayor, Cave Creek

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Arizona Transit Association

Arizona Transit Association's (AzTA) mission is to support, educate, and strengthen transportation systems within the state of Arizona.

It is clear that providing a balanced regional transportation plan that incorporates freeways, street improvements, increased bus service and building on the planned light rail system, is one of the greatest challenges facing the Valley.

As a statewide organization, Arizona Transit Association recognizes the need for this plan in Maricopa County and, therefore, strongly endorses the Regional Transportation Plan. It is a balanced plan that will help reduce traffic congestion, provide connectivity among local communities and improve the quality of life in the Valley.

AzTA's membership includes local governments, chambers of commerce, major employers, transit program operators, transit suppliers and contractors, small businesses, non-profit community agencies and transportation consultants. We believe the Regional Transportation Plan is critical to our rapidly growing city, and it is integral to maintaining the livability and economic vitality of the place we all call home.

Steven P. Brown
President

John R. Anderson
Executive Director

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

For the past ten years we have been working hard to develop Williams Gateway Airport as a major employment center to bring aviation services, jobs, and new investment to the East Valley. We have made progress - but the real key to our success will be the construction of the new freeways and roads planned to serve southeastern Maricopa County.

Proposition 400 will make available the resources needed to provide these new roads and freeways. It will allow the Airport, ASU Polytechnic, and the surrounding cities and towns to grow and keep pace with our projected growth for the next 20 years.

The projections are that the Williams Gateway Airport area could become the fourth largest job center in Maricopa County by 2035 providing over 100,000 new jobs for our residents. This can only happen if the Williams Gateway Freeway is constructed and Proposition 400 is needed to provide the funding.

A **YES VOTE ON PROPOSITION 400** is essential to the continued prosperity of Gilbert, Mesa, Queen Creek, and the Gila River Indian Community. The future success of Williams Gateway Airport and our communities will depend in large measure on our ability to move people and goods throughout the East Valley and that will depend on the success of Proposition 400 in November.

For this reason, we urge you to **PLEASE VOTE YES ON PROPOSITION 400.**

Governor Richard Narcia
Gila River Indian Community

Mayor Keno Hawker
City of Mesa

Mayor Steve Berman
Town of Gilbert

Mayor Wendy Feldman-Kerr
Town of Queen Creek

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

I hope you will join me in supporting Proposition 400.

As the Mayor of Chandler, I know it is good for the residents of Chandler.

And it is good for the East Valley.

More importantly - it is good for all of Maricopa County, as more than half of the money raised will build or improve 344 miles of freeways.

It will also improve 34 intersections and provide 275 miles of new and upgraded arterial streets many of those in the East Valley.

If Proposition 400 is approved, finally, there will be a regional bus system that will provide a seamless service for bus riders through my city as well as most of Maricopa County.

As Mayor, I was fortunate enough to work on the Maricopa Association of Governments (MAG) Transportation Policy Committee, the group that crafted this transportation plan. As you can imagine, it was difficult to get all of the diverse interests to agree. However, we were able to design a plan that meets the diverse needs throughout the region. Ultimately, the plan was unanimously approved.

Please join me in voting YES on Proposition 400.

Boyd Dunn
Mayor of Chandler

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The West Valley needs a transportation system that provides an effective and efficient means for commuters and residents to travel throughout the Valley. Over the next 20 years, the population of the Maricopa County region is expected to double. That means over 6 million people in Maricopa County with most of this new growth taking place in the West Valley.

With this rapid growth comes the ability to attract new businesses and create new jobs. However, as our community expands, our highways, streets and transit systems are left with the burden of accommodating this growth. For us to continue our successful progress, residents of Maricopa County must support Proposition 400.

Proposition 400 is a comprehensive and regional transportation plan for the Valley that will also build specific transportation projects for the West Valley. Major projects include:

Loop 303 Freeway (Estrella Freeway) linking communities throughout the entire West Valley.

A new freeway (I-10 Reliever) providing a new major route parallel to the I-10

New lanes to Loop 101 (Agua Fria Freeway) and add high occupancy vehicle (HOV) lanes.

Approximately 115 route miles of new or enhanced express bus/bus rapid transit service in the West Valley area.

Approximately 235 route miles of regional bus service in the West Valley area.

Light Rail connection from already funded Downtown Phoenix segment along the I-10 corridor to 79th Avenue

As members of the North and West Valley Chambers of Commerce Alliance, we strongly encourage all Maricopa County residents to support the Proposition 400 Regional Transportation Plan. Our local economy and our community's quality of life are counting on it!

Sincerely,

Don Rinehart
Chairman of Alliance

Debbie Wilden
Chair Elect of Alliance

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400
West Valley Resident Supports Prop 400

Dear Fellow Voter,

I live in the West Valley. In the next twenty years, a large majority of Maricopa County's growth will take place in the West Valley. As of right now it is obvious that the roadways in the surrounding area of the West Valley will not be able to accommodate this rapid growth. Considering this, we need to adopt a system that will be dedicated to meeting all our future transportation needs. The continuation of the half-cent sales tax and the Regional Transportation Plan is the solution for all Valley residents.

In the West Valley alone, we can expect to see 62 miles of new freeway construction and 96 miles of freeway widening. In addition to improvements to the freeway system, the roads in the West Valley will also be improved. New interchanges will be constructed at Beardsley Road, Bethany Home Road, Bullard Road, Dove Valley Road, El Mirage Road, Jomax Road, and Perryville Road. These interchanges will make travel less time consuming and safer.

I urge you to vote Yes on 400 so our families can continue to enjoy the same quality of life in the future.

Sincerely,

Helen McCreedy-Montgomery

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Over the next thirty years our population is expected to nearly double. By continuing the ½ cent sales tax for another twenty years the Regional Transportation Plan will be able to build 344 miles of new and improved freeways. It will expand and connect bus service from city to city, improve valley streets and intersections and expand the approved Light Rail System.

The Regional Transportation Plan provides for new and improved freeways. Among them are the new Loop 303, I-10 Reliever, Williams Gateway Parkway and the South Mountain Loop. Additionally, there will be new High Occupancy Vehicle Lanes (HOV lanes) on these freeways. The Regional Transportation Plan also funds improvements to Grand Avenue; as well as provides monies for litter control, maintenance and noise control including rubberized asphalt.

The Regional Transportation Plan projects a huge increase in bus usage and provides funds for more than 2,100 new buses and 1,000 Dial-A-Ride vehicles. There will be new or enhanced service on thirty bus routes, ten new bus routes will be created. Thirty-two new bus centers will be established. 1,200 new bus pullouts will be added to the system.

The Plan calls for Bus Rapid Transit to use selected arteries and freeway HOV lanes as express for Rapid Transit Buses. The Plan's light rail component will extend the starter segment which is already funded by almost twenty-eight miles.

The Plan includes fourteen new express BRT routes and fifteen minute BRT service during rush hour traffic. The Light Rail System will provide a thirty minute ride from Mesa to downtown Phoenix during the rush hour traffic. There will be a total of thirty-eight Park and Rides lots when the plan is completed.

The Phoenix Building and Construction Trades Council is supporting Proposition 400.

Joe Standley, President

Ted Murphree, Executive Director

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

I want to encourage you to vote YES on Proposition 400 - the Regional Transportation Plan. And it is the "Regional" nature of this plan that I am most particularly proud.

When I served as Mayor of Phoenix, we worked closely with all the cities and towns throughout Maricopa County, along with the entire community, to put this transportation plan together. It took us nearly two years and it wasn't always easy, but the community leaders rolled up their sleeves and worked together to come up with a plan that addresses the needs of this growing region.

We are fortunate that Arizona has a tradition of finding and funding solutions to problems before it is too late. Leaders like Mo Udall, Barry Goldwater and John Rhodes all worked together to get the water that the CAP canal provides - the fountain we now rely on in these times of drought.

In 1985, Arizona recognized that our freeway system was inadequate to handle the coming traffic congestion the voters passed overwhelmingly the freeway improvements and expansion that we all use today.

Now it is our turn to advance what has been a tradition in Arizona, providing for continued quality of life for the next generation and us. Whether you are six or sixty, rich or poor, sitting in traffic reduces the time we have to enjoy this wonderful place.

Please join in supporting Proposition 400.

Skip Rimsza

Mayor of Phoenix 1994-2004

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

Chicanos Por La Causa, Inc. (CPLC) urges all Maricopa County voters to join them in support of Proposition 400.

Since 1969, CPLC has established itself as a respected community organization known nationally and internationally. CPLC was founded on a commitment to building strong and healthy communities. CPLC recognizes how an efficient, safe and multi-modal transportation system for the County can benefit all Valley residents.

Along with new and improved freeways and arterial streets, light rail transit and expanded bus service, this regional transportation plan will include financial and performance mechanisms to ensure the plan is implemented on time and on budget. The plan will be comprehensive, providing inter-connective and multi-transportation modes of travel, maximizing our ability to move efficiently from one area of the county to the other.

The regional transportation plan will allow us to keep up with our growing population and economy. CPLC believes this plan will help families grow as our Valley grows. Please vote Yes on Proposition 400.

Sincerely,

Edmundo Hidalgo
Chief Operating Officer

Bertha L. Salas
VP of Corp. Svcs.

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The Arizona Hospital and Healthcare Association (AzHHA) urges Maricopa County residents to support better access to healthcare by voting Yes on Proposition 400.

When you or your family needs medical assistance, you want to be sure that there is a fast and efficient means to get the service you require. Over the next 20 years, the population in Maricopa County is expected to nearly double, and as our valley grows we must continue to improve our ability to travel throughout the county.

Proposition 400's regional transportation plan will enhance our existing transportation systems by providing 344 miles of new and improved freeways and over 275 miles of improvements to major streets, improving traffic congestion and providing better mobility for people throughout the entire valley.

AzHHA is an organization of hospitals and health systems dedicated to providing leadership on issues affecting the quality, delivery and access to healthcare.

Proposition 400 will provide transportation options to travel throughout the valley, improving access to quality healthcare for more residents. Please join AzHHA in supporting Proposition 400.

VOTE YES ON PROPOSITION 400

John R. Rivers, FACHE
President and Chief Executive Officer
Arizona Hospital and Healthcare Association

John L. Harrington, Jr., FACHE
Chair-Elect
Arizona Hospital and Healthcare Association

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Proposition 400 provides comprehensive transportation solution.

Plan will bring many benefits to Downtown and Region.

The Downtown Phoenix Partnership provides enhanced services to the Copper Square core area including marketing, business development, transportation coordination, urban design, and public policy facilitation. Our leadership is comprised of regional public and private sector leaders who have a strong commitment to a vibrant center city. Since the creation of the Partnership, our efforts, combined with our partners, have increased local sales tax revenues, decreased downtown crime, increased visitors to Copper Square, and facilitated additional residential development.

We are supporting Proposition 400 because it provides a comprehensive solution for the entire region, including many benefits to help ease congestion and make the central city more accessible. The investment that will be made in mass transit, including the addition of 27 new miles of light rail to the 30 miles already approved by Phoenix, Tempe, Glendale and Mesa voters, will allow for economic growth in the central city, as well as access to jobs, entertainment and culture by citizens from around the region. Achieving these benefits is crucial to ensuring prosperity and a high quality of life for residents throughout the Valley.

Combined with extensive freeway and street improvements throughout the region, Proposition 400 creates a balanced plan that benefits everyone. Please join us in voting YES on 400 - the future of downtown and the rest of the region depend on it.

R. Neil Irwin
Chairman

Brian Kearney
President and CEO

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Now in its 35th year of bringing business and civic leaders together to improve the livability of Valley communities, Valley Forward Association believes transportation is the biggest challenge facing our rapidly expanding metropolitan area today.

It is critical that we provide a balanced regional transportation plan that incorporates freeways, street improvements and increased bus service, as well as building on the planned light rail transit system.

The Regional Transportation Plan does just that, and Valley Forward strongly endorses its passage. It is a balanced plan that will help reduce traffic congestion, provide connectivity among local communities, reinforce efforts to reduce air pollution and improve the quality of life in the Valley.

Our environmental public interest group, representing more than 250 member organizations, has convened thoughtful public dialogue on regional issues to improve the sustainability of Valley communities since 1969. We are historic advocates of an integrated multi-modal transportation system, and have been supportive of other recent voter-approved transit programs throughout the community.

Valley Forward Association has been at the forefront of advocating for light rail and transit-oriented design, as well as the economic development opportunities that these projects will create. Well-designed light rail systems have proven to rejuvenate urban cores throughout the country. The potential to revitalize our own Downtown Urban Core is greatly enhanced with the passage of the Regional Transportation Plan.

We believe the Regional Transportation Plan is critical to our rapidly growing metropolis. It is integral to maintaining the livability and economic vitality of the place we call home. And, it is an investment in our children's future.

Carla Consoli
2004 Chair of the Board
Valley Forward Association

Diane Brossart
President
Valley Forward Association

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I encourage everyone to vote Yes on Proposition 400 to continue the 1/2 cent transportation tax for twenty years.

This proposition is very important to the future of Phoenix and all of Maricopa County. It is especially important to the disabled community and to the large group of "baby boomers" who, like me, will be reaching an age when they will need more transportation choices to continue to live full and active lives.

What will you get if you vote YES on the transportation plan? As a member of the committee that developed this plan, I can tell you that Proposition 400 will finish the freeway system, as well as provide money to pick up the trash on our existing freeways, put up sound walls and add quiet pavement. It will bring hundreds of new busses and new Dial a Ride vehicles. It will extend our light rail system to the west Valley and northeast Valley.

I am committed to providing opportunity for the disabled in our community. Proposition 400 provides funding to bring dial-a-ride service up to par for our community. Proposition 400 is all about choices. We have provided choices for every group with this plan. It is fair and balanced for all parts of our region.

Most importantly, when we improve transportation choices, we support families. Good transportation lets moms and dads get home in time for the Little League game or piano recital. It lets children care for their aging parents, knowing that they have a safe way to get around independently. Good transportation lets everyone in our community get to school, work or their place of worship. It keeps our economy moving. Let's keep Maricopa County moving forward. Vote YES on Proposition 400.

Sincerely,
Peggy Bilsten
Vice-Mayor

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Good transportation is basic to success in our daily lives.

We need to be able to easily get to work, take ourselves and family to school, attend spiritual and cultural activities, participate in recreation and visit family and friends.

To do these things, we have different transportation needs. Some of us need freeways, others need better streets and others of us need public transportation.

This proposition will continue a small existing tax to build or improve all of these facilities. An excellent transportation plan has been developed by people across the Valley. This plan includes different facilities to meet the needs of the different areas of the Valley. In different areas freeways, streets and public transportation will be built to meet the specific needs of that area.

Before the freeways were built in the Valley, there were transportation opponents that said that the freeways would not help. Now most of us don't know how we would get along without the freeways that have been built. Again this time, opponents say that transportation facilities they don't like are not needed. But we all gain when all of us can work, be educated and care for our families.

This proposal allows us to join together and meet our joint transportation needs throughout the Valley. Together, we can build this transportation plan that will serve us in different ways. We all gain from easy, effective transportation.

Frank Fairbanks

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The Arizona Chamber of Commerce urges Maricopa County voters to vote "yes" on Proposition 400. Its passage is critical to the economic vitality and quality of life for all Arizonans, not just those living in Maricopa County.

Because the current transportation tax is due to expire next year, Maricopa County voters have a rare opportunity to reaffirm their support for an improved transportation system and less congestion. Proposition 400's 344 miles of new and improved freeways; 275 miles of new arterial streets, 2,100 new city buses and 1,000 new dial-a-ride vehicles; as well as an enhanced light rail system will help our state attract and sustain the high-paying jobs of the 21st Century economy.

Moreover, Proposition 400 ensures iron-clad accountability for taxpayer's dollars to make sure that what is promised is delivered - on time and on budget. The plan includes firewalls between funding assigned separately for freeways, streets and transit; provision for independent performance audits every five years; supervision by a Citizens Transportation Oversight Committee; and, an annual financial audit program to balance revenues and expenditures.

We must resist the urge to make the perfect the enemy of the good. Any plan that purports to address the transportation needs of such a large, growing and diverse region as Proposition 400 does must be a compromise. The competing interests of one part of the valley versus another or one idea of mass transit against another must be brought together in a cooperative and constructive way. Proposition 400 succeeds in doing just that and deserves your support.

With our population set to double over the next 30 years, passage of Proposition 400 is all the more critical to our economic future and quality of life. That is why the Arizona Chamber of Commerce urges you to vote "yes" on Proposition 400.

C.A. Howlett
Chairman, Board of Directors
Arizona Chamber of Commerce

James J. Apperson
President & CEO
Arizona Chamber of Commerce

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voters:

I moved to Arizona as a young boy with my parents back in 1956. Living here for almost 50 years has allowed me to see the constant growth of this region and the steps we have taken to make this a better place to live. I ran for the Legislature because I care about the future of our fine state and its people. I am supporting Proposition 400 because I believe that is important for the future of the local economy and quality of life.

As Vice-Chairman of the House Transportation Committee, I was committed and dedicated to doing my part in helping Transportation Chairman, Representative Gary Pierce, in passing HB2292 to help create a plan and HB2456 to put the plan before the voters. Prop 400 represents a plan that was created with the input of countless stakeholders and represents the needs of the Region as a whole.

Most importantly, Proposition 400 has the accountability measures in place to make sure that the plan delivers the projects on time and for the price they were promised. With financial audits every year and performance audits every five years, voters will know how the plan is performing, and it includes a method for change if change is necessary. The Legislature worked hard with all stakeholders to make sure that the plan delivers on all of its promises.

The accountability measures combined with the 50% reduction in wait times and the 10,000 jobs created annually make Proposition 400 a winning situation for everyone. Please join me in supporting Prop 400.

Sincerely,

Representative Clancy Jayne
Arizona House of Representatives, District 6

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 Northeast Valley Resident for Prop 400.

Dear Fellow Voter,

I am a resident of the Northeast Valley. Each year is more frustrating when my daily commute seems to get longer. Due to an enormous amount of growth in population over the last twenty years, our streets and highways are on their way to complete gridlock. If we don't do anything about it, I am certain it won't be too long before we resemble Los Angeles traffic.

As a resident of Maricopa County, I am a supporter of the continuation of the half-cent sales tax for transportation improvements. Under the Regional Transportation Plan, freeway commuters will save 54% on wait times and congestion on surface streets will be reduced by 57%. This will be accomplished with the expansion of freeways like the Loop 101.

Supporting the continuation of the half-cent sales tax is a decision all Valley residents need to get behind. Without it, Maricopa County will be facing a commuter nightmare.

Please join me in voting YES ON PROP 400.

Sincerely,
Brian Frank

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Maricopa County voter:

Many of us who live in the West Valley know all too well the tremendous growth we are experiencing and the impact it has placed on our existing transportation infrastructure. To meet the transportation needs for residents in Sun City West and the West Valley, the Property Owners and Residents Association (PORA) of Sun City West supports the passage of Proposition 400, the regional transportation plan for Maricopa County.

The completion of the 303 freeway, additional lanes on Loop 101 freeway and the corridor expansion of Grand Avenue will dramatically improve traffic congestion travel times on our West Valley freeways, Bell Road and other arterial streets. The plan will also provide more mobility choices for seniors throughout the entire Valley, translating to 2,100 new buses, 1,000 new dial-a-ride vehicles and 1,200 new bus pullouts to improve traffic flow.

The existing 1/2-cent sales tax is scheduled to expire at the end of 2005. To meet the transportation challenges of our growing West Valley population and provide transportation independence for West Valley seniors, we need to support the continuation of the 1/2-cent sales tax. PORA supports the Regional Transportation Plan and encourages West Valley residents to vote yes on Proposition 400.

Chuck Ullman Dusty Rhodes
President Secretary

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The Friendly House is committed to building success and independence in our community and address some of our communities most vital needs. On November 2nd, we will face an important decision regarding the future of the Valley and our quality of life. By supporting Proposition 400, residents of Maricopa County can ensure that our transportation needs are taken care of for the next twenty years.

This comprehensive plan was developed with extensive public input and reflects the vision of all county residents. As a result, the plan provides transportation options to assist residents to move effectively throughout different parts of the Valley. Combined with the plan's creation of an estimated 10,600 jobs a year and the addition of billions of dollars in new revenue, Proposition 400 is right for the community.

To ensure that our transportation needs can keep up with this continued growth we need a plan that addresses the needs of all Valley commuters. I encourage everyone to join Friendly House in our support for Proposition 400.

Sincerely,
Luis Ibarra Theresa M. Leon
President & CEO Chief Operating Officer
Friendly House, Inc. Friendly House, Inc.

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The Phoenix Association of REALTORS® has been actively involved in Maricopa County since 1918. The association has witnessed the amazing growth that has occurred in Maricopa County, specifically the tremendous increase in the past 20 years. Maintaining a transportation system that promotes an improved quality of life and supports smart growth is vitally important to the future of our region and the regional economy.

Proposition 400 is the balanced solution that serves the entire Valley and provides the necessary transportation choices. The appropriate mix of Freeway, Street, Bus, Light Rail, Maintenance, and other projects in Prop 400 guarantees a multimodal plan that serves every citizen's needs. Proposition 400 also includes accountability measures and safeguards that will ensure that the plan is able to keep promises and deliver projects on time and on budget.

Proposition 400 was developed with extensive public input including the Phoenix Association of REALTORS® and its members. We believe this plan reflects the vision and desires of all Valley residents. We strongly encourage everyone to vote YES on Proposition 400.

Sincerely,
Marion McGuire Diane Scherer
2004 President Chief Executive Officer

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

As one of the largest employers in Arizona, we know first hand the importance of building and improving the much needed infrastructure that Arizona requires as we grow. That is why Intel Corporation urges you and your employees to vote YES on Proposition 400.

Proposition 400 is a continuation of the 1/2 cent sales tax that we all approved, in 1985, to provide for our transportation needs. Since then, more freeway miles have been built in Maricopa County than any other community in the United States, and we have barely kept up with the growth. This 1/2 cent sales tax is expected to expire next year and our transportation needs are as great today as they were in 1985.

Proposition 400 was conceived to meet our rapidly growing transportation needs. By consensus of all the communities in Maricopa County, the transportation funding will equally provide for the needs of each region. Whether it be freeways, transit or street improvements, Proposition 400 provides transportation choices with built-in accountability. That is a plan we can support. We urge you to do the same, please vote yes on 400.

Sincerely,
David Olney John Kelly
Site Development Manager Intel Corporation
Intel Corporation

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

N.A.I.L.E.M. Supports Proposition 400

Neighborhood Activists Inter-Linked Empowerment Movement (N.A.I.L.E.M.) is a statewide coalition of neighborhood activists and community leaders who work to provide the public with tools to protect their neighborhoods and to better the communities we live in.

One critical component of safe neighborhoods and communities is to have a balanced transportation system. Accordingly, N.A.I.L.E.M. supports Proposition 400 because each section of the region will get the transportation improvements they need. With the passage of Proposition 400, residents will benefit from new and improved freeways, increased bus service, street improvements, travel convenience and a light rail system that will help to ease congestion.

This is not a new tax, but simply an extension of the 1/2 cent sales tax passed in 1985 to maintain transportation funding in Maricopa County. We urge you to Vote YES on Proposition 400.

Donna Neill F.C. Slaght
Director Treasurer

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Prop 400 helps Tempe.

Dear Fellow Voter:

I strongly urge all East Valley residents to support the continuation of the half-cent sales tax to improve transportation.

By supporting the regional transportation plan Tempe will obtain many benefits. Under the Regional Transportation Plan the East Valley will see over \$825 million in improvements to our roads and intersections. In fact approximately 150 miles of major streets in the East Valley area will be constructed or widened. These streets include, Baseline, Broadway, Elliot, Guadalupe, Mckellips, Meridian, and Price to name a few. In addition to improved streets the freeways will be adjusted to accommodate more traffic. Loop 202 will receive new lanes, which will make room for the growing population throughout the valley.

I ask all residents of Maricopa County to join with me and vote Yes on 400. As Maricopa County is continues to grow it is our responsibility to plan for the future. With this plan, everyone in Maricopa County wins.

Sincerely,
Christopher Guthrie

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

I support a YES vote on Proposition 400. As the elected Phoenix City District 7 Council member, which includes most of the Southwest portion of Phoenix, I want my constituents to be aware that Proposition 400 will provide relief from the traffic congestion that we now suffer in the Southwest Valley.

Passage of Proposition 400 will provide major improvements to the present I-10 freeway. The plan calls for additional traffic lanes and an HOV lane west to the connection with the 303 freeway. Additionally, for residents of the Laveen area, Proposition 400 will provide a new freeway South of the present I-10 freeway which will connect with the South Mountain loop and also allow Laveen residents an alternative route into Downtown Phoenix by connecting with the new Rio Salado parkway. The South Mountain loop which was promised Phoenix voters in the 1985 election will be constructed early in the plan and provide easy access to either the East Valley, Downtown Phoenix or to the 101 freeway. The plan is to connect the South Mountain loop at the 59th Avenue alignment which is part of the Phoenix General Plan and the right of way for this section has been protected.

Phoenix and West Valley voters were shortchanged in the first 20 year plan; however, Proposition 400, if passed by the voters, will provide almost immediate relief to our West Valley congestion problems.

I urge all voters throughout the region to support the plan because it solves transportation problems throughout the region. Please vote YES on Proposition 400.

Doug Lingner
Councilman
District 7

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The mission of the Arizona Association of Industries is to build and enhance a climate favorable to manufacturing and related industries in Arizona. A favorable climate requires an efficient transportation system that keeps up with the needs of our growing economy. The passage of Proposition 400 not only creates a transportation plan with built-in accountability, it creates jobs and helps boost the local economy, too. It is essential that we "keep up" with the dramatic population growth that we have seen in the region instead of always playing "catch up."

The proposed plan includes transportation options that are needed to sustain economic growth and a high quality of life:

- New and improved freeways to enhance a drivers' daily commute.
- New and improved streets focused on where they are needed most to improve local mobility.
- Local Bus and Dial-A-Ride Programs to increase commuter and disability travel options and convenience.
- Bus Rapid Transit (BRT) and Light Rail systems to create efficient options to help ease congestion.

Proposition 400 is the future of transportation for Maricopa County. It is vital to a strong climate capable of sustaining Arizona's positive business climate. Please join the Arizona Association of Industries in voting YES on Proposition 400.

Thank you,

Jim Norton
Director
Arizona Association of Industries

Mark Dobbins
Chairman
AAI Board of Directors

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Phoenix Community Alliance encourages you to vote YES on Proposition 400.

Phoenix Community Alliance is the major private sector business organization dedicated to the revitalization of Central Phoenix. During our twenty year history, we have come a long way in these efforts, but as important as the improvements to Central Phoenix are, we fully recognize that it is but one part of a greater community.

We are excited about the already-funded light rail system that will run through Downtown Phoenix to Tempe and Mesa. This project will forever change the face of our community for the better. This line will be the "backbone" of the system. We also recognize that in order for the light rail system to reach its full potential, it will be important for additional segments be added to connect the urban core with residential areas. More importantly, light rail only works when we have a fully integrated bus system and improved roadways and freeways - all of which are included in Proposition 400.

Proposition 400 is a good plan because it addresses our transportation needs for the entire region. All communities within the region benefit. The business community joined forces with all of the cities and towns to craft this plan. We all have worked countless hours to build a consensus plan. This plan gives each area of the valley what it asked for and what it needs. Please join the Phoenix Community Alliance in voting YES on Prop 400.

Donald P. Keuth
President

Morris A. Stein
Vice-Chair

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Twenty years ago, the Valley saw its future and voters had the wisdom to invest in our local infrastructure by dedicating a ½ cent sales tax to freeway construction. What we have done over the past two decades has allowed this community to meet its growth and is something from which all of us in the East Valley have benefited. Proposition 400 is the next step for continued transportation improvement for the East Valley and the Region as a whole.

Prop 400 Meets East Valley Needs

The East Valley needs are met with a new freeway serving a growing business environment near Williams Gateway Airport. It also provides new general purpose lanes for travelers and commuters on the US 60, Loop 101, and Loop 202. In addition, the plan has 34 intersection improvements exclusively in the East Valley and 275 miles of street improvements that are concentrated primarily in the East Valley. The plan also includes 140 route miles of new or expanded bus rapid transit, and 260 route miles of regional bus service in the East Valley area.

Prop 400 Provides Accountability

This plan guarantees that everything built in the next 20 years is warranted and accountable to the people. The plan includes a yearly financial audit and a public five-year performance audit that will make sure that all the projects will perform as they are promised. If something needs to be changed or updated, the plan includes a process for Major Plan changes.

The future of our economy depends on transportation. We need to continue to effectively move people, goods and services throughout the Valley if we want to continue the success that we started 20 years ago. Please join the East Valley Chambers of Commerce Alliance in supporting Proposition 400.

Karen Cupps
Chairman - EVCCA

Becky Jackson
Pres / CEO, EVCCA

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Arizona Contractors Association Supports Proposition 400.

The mission of the Arizona Contractors Association (ACA) is to provide corporate, political and civic leadership in the Arizona construction industry. Maricopa County continues to be one of the fastest growing areas in the United States, and the population in the region is expected to double over the next 20 years. With a projection of nearly 6 million people in the region 20 years from now, we need a responsible plan aimed at handling this growth. A responsible blueprint helps boost the economy and allows the construction industry to plan for the future.

Proposition 400 is the solution to our future transportation problems.

- First, Prop 400 is not a tax increase. It continues the current ½ cent sales tax to maintain transportation funding in Maricopa County.
- Next, Prop 400 is financially accountable. This plan was specifically designed with essential, built-in elements of fiscal safeguards to make sure that what is promised will be delivered.
- Also, Prop 400 will save you time. The plan reduces freeway wait time by 54 percent, HOV wait time by 71 percent, and street wait time by 54 percent compared to the conditions that will exist without Prop 400.
- Finally, Prop 400 helps increase safety. ACA is the only association of its kind in the state of Arizona to employ a safety director. We value safety and we support efforts in Prop 400 which can reduce accidents by 3%.

We encourage all voters to support Proposition 400.

David N Jones, ACA President/CEO

Larry Dukeman, ACA Board of Directors

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Vote Yes on 400

The Valley's population boom shows no sign of slowing and with approximately 3.5 million current residents and an infrastructure that can quickly become outdated, it is essential for voters to extend the half-cent sales tax through a Yes Vote on Proposition 400. Without prudent investments in our transportation system, the Phoenix-Metro area runs the risk of becoming another Los Angeles with constant traffic jams and lengthy commutes. Proposition 400 is simply a continuation of a successful construction program that has already built 155 miles of freeway. Now is not the time to stop investing in our transportation system.

In addition, Proposition 400 represents the collaborative effort of 14 Valley mayors, the business community, ADOT, Maricopa County and many citizens. The Proposition has strong accountability measures to ensure that what is promised is delivered on time and on budget.

Proposition 400 wisely invests in:

- 344 miles of new and improved freeways, reducing freeway wait time 54%
- New HOV lanes that will reduce wait time 71%
- 275 miles of new streets, 34 new intersections, 1,200 bus pullouts, and a high-tech transportation management system
- 2,100 desperately needed new busses, 32 new passenger facilities, 38 park-and-ride lots and 10 new bus routes to equip the local bus system to handle thousands of new riders
- 14 new Bus Rapid Transit Routes which will speed commutes around the Valley
- 27.7 additional miles of light rail
- \$354 million dedicated to litter and noise control

Proposition 400 ensures that Metro Phoenix's mass transit system meets residents' needs well into the future. It is time for Valley voters to step up and continue the needed investment in our quality of life by voting yes on Proposition 400.

Marcus Osborn, Ph.D.

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

As Chairman of the State Transportation Board, I am very proud of the accomplishments we have made as a state in the area of transportation. Each year we make improvements to the state's highway system and open new segments of Valley freeways. Additionally, the Phoenix area has made great strides in its bus and transit system.

I can also tell you that each year our board is made well aware of the lack of adequate funding to fulfill the state's transportation needs. It is not easy to tell a community that its residents will have to wait for a much desired safety enhancement or traffic improvement project.

As a voter you have an opportunity to keep Maricopa County and the State moving in the right direction. The State Transportation Board enthusiastically supports the approval of the Regional Transportation Plan because it builds on the success of the past several years while recognizing the need to fund better freeways as well as transit and local street improvements.

Your transportation board members from across the state recognize how an improved transportation system in Maricopa County is important to all of Arizona. The Regional Transportation Plan will help ensure the effective movement of people and goods to and through the region, enhance safety and provide an integrated and balanced transportation system in our fast growing state. The plan also improves the quality of life for residents and visitors by funding programs such as rubberized asphalt, landscaping and litter control.

If we are to address bottleneck congestion and offer you, your family and neighbors new options for moving across the Valley, then we need to recognize what it will take to get us there. A Yes vote on Proposition 400 is the answer.

On behalf of the entire board,

Bill Jeffers,
Chairman, State Transportation Board

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

As a community activist especially concerned about transit in the Valley, I am writing this message in support of Proposition 400.

Approximately, twenty years ago, voters passed a visionary half-cent sales tax primarily funding the construction of freeway in the Valley. From 1985 to 2005, 155 miles of freeway were built in the Valley. This is an amount more than any community in the United States, yet we have barely kept up with travel demand.

Important to note, our population is expected to DOUBLE over the next thirty years, as Maricopa County continues to be one of the fastest growing areas in the country. Currently, there are about 3.5 million residents in Maricopa County. By 2030, that number is expected to be well over six million residents.

To continue and provide additional options beyond the scope of the original plan, continued funding of transportation options is required. Unfortunately, the dedicated tax will expire on December 31, 2005, unless action is taken to re-new it now. Fortunately, business and community leaders joined with Valley mayors and city councils, as well as with the Maricopa Association of Governments (MAG) and extensive public input, to collaboratively create the Regional Transportation Plan.

For those concerned about fiscal responsibility, the Regional Transportation Plan has been developed with built-in accountability assurances. Independent performance audits are scheduled every five years, and a provision that any major changes require public review by the Citizens Transportation Oversight Committee.

Overall, Proposition 400 addresses the varied and unique transportation needs of each community in the Valley, without creating any new taxes. I urge you to support this vital need by voting "YES" and Prop 400.

Scott Hume
Community Activist

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Proposition 400 helps plan for our population growth

It's a responsible plan.

Anyone who has lived in Arizona for even a short time has witnessed a dramatic increase in the population evidenced by the expansive neighborhoods that are being erected everywhere there used to be sprawling desert landscape. As a result of the increase in population, residents are experiencing the frustration that comes with the realization that the transportation system lacks the ability to accommodate all of its motorists.

The sixth largest city in America (according to a 2002 US Census), Phoenix is only a piece of one of the fastest growing states in the country. By 2040, Arizona's population is expected to double - again. To protect our economy and our quality of life, we need to look to the future and gather support for a plan that will accommodate the growth of our transportation needs.

That is why I urge everyone to vote yes on proposition 400 in the November election. The plan was put together based on professional data, a long series of public meetings and a lot of public debate. Cities, towns and groups within the east, west, and central regions of the Valley played a role in crafting the final plan that is responsive to the needs of each area. The plan provides improvements to the way we currently use system by funding 34 re-engineered intersections, 275 new or improved arterial streets, and 344 freeway lanes. Essentially, it builds on the progress of the past 20 years with a goal of lessening the impact of the population growth on our mobility.

Sincerely,
Maureen Clare Rosinsky

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

On behalf of the nearly 600 businesses and organizations who are members of Valley Partnership, we urge you to vote YES on Proposition 400 because it is vital to the future of the region's economy. Valley Partnership's mission is "to advocate for responsible development," and we believe advocating for the plan contemplated by Proposition 400 comfortably falls within that mission, not only because it helps the entire Valley, but also because it does so in a balanced way, with efficient, multimodal transportation choices.

Proposition 400 is a collaborative effort by the public and private sectors and represents a plan that was developed with extensive public input to reflect the vision of all Valley residents and to meet the needs of our diverse region. It is a prime example of how many interests can successfully join together for the best interests of the citizens of this Valley.

Please join Valley Partnership and its members in supporting Proposition 400.

Pete Bolton Maria Baier
President Executive Director
Valley Partnership Valley Partnership

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The Arizona Tourism Alliance, a trade association of tourism organizations and businesses representing over 450,000 employees statewide, supports Proposition 400. Continued expansion and improvement of our transportation systems are central to the sustained development of our visitor industry. As the largest economic engine in the state, tourism depends on up to date effective public transit as well as completed road systems. Proposition 400 helps to guarantee that.

Proposition 400 will provide business and leisure visitors with 344 miles of new or improved freeways, 34 improved intersections and 275 miles of new and improved arterial streets enabling them to move within and between communities in Maricopa county to reach the attractions they want to see and professional meetings they need to attend. It will greatly improve the attractiveness of our community to major conventions, trade shows and exhibitions. That means more jobs and an improved quality of life for all of us.

Since the work force of the visitor industry is heavily dependant on public transit going to and from their jobs having 2100 new buses, 1200 new bus pull outs and 27 added miles to the already approved light rail system will be a superb addition. It will improve productivity in our businesses and the effectiveness of the visitor industry to add further to our economy.

Of significant importance to us is that we can do all of this without increasing the rate of the existing tax or expanding the base of the tax. Just by continuing what is already in place will accomplish all of this. WE ask you to join with the visitor industry and the Arizona Tourism Alliance in supporting and voting for Proposition 400.

Sherry Henry, Chairman
Arizona Tourism Alliance

Karen Churchard, Executive Director
Arizona Tourism Alliance

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Valley Interfaith Project represents Phoenix and Western Maricopa County in the Arizona Interfaith Network. In its 16th year, VIP has successfully fought for after-school programs, rights of immigrant families, enhancing the quality of life in neighborhoods, and has developed a solid core of institutional leaders with the capacity to address concerns of families, congregations and neighborhoods. We seek justice and the common good and we act to strengthen family and community in solidarity with others across lines of race, class and religion.

The population of our region is expected to double in the next twenty years and this growth will be felt in Phoenix and especially throughout the West Valley. Proposition 400 provides the transportation solutions necessary to keep up with this rapid growth while maintaining a positive quality of life for our families and ourselves. The plan gives each region what it needs providing diverse transportation options that improve mobility, reduce wait times, and boost the economy.

The plan is great for the region and provides the West Valley the freeways that they desperately need while serving Phoenix with freeway, street, and light rail and bus rapid transit options to compliment the commitment that they have already made to the region.

Proposition 400 provides the region with the accountable transportation planning we need to continue to grow and prosper. The plan saves time and creates and sustains 10,000 jobs annually. Prop 400 makes sense and we encourage you to vote yes in November.

Sincerely,

Dan Sagramoso
Treasurer, VIP

Thomas J. Donovan
Vice President Valley Interfaith Project

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 VALLEY CITIZENS LEAGUE supports Proposition 400

Can you picture getting around in the Valley today without the transportation improvements made in the last twenty years? In 1985, Maricopa County citizens had the foresight to approve the ½ cent sales tax that funded those projects... but the tax expires in 2005.

Knowing that Maricopa County's population is projected to double in the next twenty years, citizens, local governments, business and community leaders embarked on the most extensive multi-year outreach and planning effort ever undertaken in the Valley of the Sun. The resulting plan reflects the diverse needs of our citizens - from local streets to freeways, from paratransit to buses, bus rapid transit and light rail - the plan offers us real transportation choices...and has garnered the support of all our Valley communities, and many business and civic organizations.

VALLEY CITIZENS LEAGUE believes the plan achieves a good balance between regional equity and responsiveness to individual community needs. Not everyone is happy; some would prefer to vote separately on each transportation choice. After careful examination of the plan's checks and balances, the VALLEY CITIZENS LEAGUE Board feels that sufficient safeguards do exist to insure that efficient and effective transportation investments will be made in the years to come.

However, this is a long-term plan and public outreach will be ongoing. VALLEY CITIZENS LEAGUE firmly believes we ALL have a responsibility to monitor and guide the transportation decision-making by our active involvement in future planning and review processes.

With growth still coming, this is NOT the time to stop funding our transportation system; VALLEY CITIZENS LEAGUE encourages you to Vote "YES" on Proposition 400.

Thomas Chapman, President
VALLEY CITIZENS LEAGUE

Ann Eschinger, Secretary
VALLEY CITIZENS LEAGUE

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 Proposition 400 saves time

As I make my way around the valley in the routine of day-to-day life, I have noticed that lately I am spending an unreasonable amount of time in my car trying to get from point A to point B. Time is precious to me and too often I find there are not nearly enough hours in the day to take care of my long list of things to do. It is a helpless feeling to be trapped in traffic when you need to get across town for any reason whether it is to pick up your kids from school, get to the grocery store before dinner, or make it to the dry cleaners before they close for the night.

I will be voting yes for proposition 400 this November because the plan for an improved transportation system will help alleviate some of the traffic congestion that is consistently keeping me from getting *anywhere* in a timely manner.

The plan funds 275 miles of new arterial streets which will help disperse traffic from the crowded streets we are all currently restricted to reducing street wait times by 54%. The plan also funds 34 new intersections making our driving experience safer and reducing the number of traffic accidents that cause frustrating delays. Likewise, the plan creates 1,200 new bus pullouts to help ease the flow of traffic. All of these benefits are possible without requiring the public to pay more than they are now.

Vote yes on 400 and start spending your valuable time some place other than stuck in traffic.

Sincerely,
Jennifer McHugh

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

The Arizona Police Association (APA) urge voters to join with us in support of Proposition 400, Maricopa County's Regional Transportation Plan. As a voice for police officers dedicated to protecting lives and serving our community, the APA is committed to supporting public measures that help officers and the citizens of Arizona.

The Transportation plan will continue to build new freeways and enhance existing ones, improve streets and intersections to help relieve congestion and provide better access and more vehicle capacity. Goal 1 in the plan development was "System Preservation and Safety," dedicated to providing a safe and secure environment for the traveling public, addressing roadway hazards, pedestrian and bicycle safety, and transit security.

Safety planning measures are integrated in the plan to create a safer driving environment for our families and patrol officers who will monitor many of these roads. Using the travel data and the historical accident rates, it is estimated that the Regional Transportation Plan results in a three percent reduction in crashes from the base network. In short, Proposition 400 will improve mobility to allow us to do our job better, and it will also save lives.

Proposition 400 will create more transportation options addressing our needs across the entire Valley. Please join the APA in supporting the Regional Transportation Plan and voting "yes" on Proposition 400.

Brian L. Livingston Jake Jacobsen
Exec Director / APA Treasurer / APA

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Proposition 400 is good for seniors.

Plan also looks out for our grandchildren and great-grandchildren.

Everyone deserves to lead a mobile, active life. Unfortunately, I know many people whose mobility is severely restricted due to the lack of choices our current transportation system provides.

Extending the 1/2-cent tax will vastly open up their means of getting around. The tax will fund 2,100 new city buses and 1,000 new Dial-A-Ride vehicles. It will enhance bus service on 30 routes, plus create 10 new routes. Furthermore the bus transit from city to city will be expanded and connected making it easier for me to visit friends and relatives whom I would otherwise not see on a regular basis due to lack of transportation.

Everyone needs to take into consideration the senior population. Many of us are longtime residents who helped to build and shape the community into what it is today. We should be able to fully enjoy the cities and towns we have helped to cultivate. I know most seniors would prefer not to rely on friends and family members to drive them around. Proposition 400 gives seniors the mobility that we deserve.

At the same time, we must be forward thinking and plan for the future. We need a transportation plan that will help our grandchildren and our great-grandchildren. We must remember to look beyond our years and into the future.

Please vote Yes on Proposition 400 - for this generation and for future generations.

Sincerely,

Thomas H Milldebrandt

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

Please join the Arizona Builders' Alliance in supporting Proposition 400. The future of the region depends on high-quality well-planned improvements that will help reduce congestion, improve mobility, and help the economy. This multi-modal plan represents the hard work of the entire community to create a popular, consensus plan that serves everyone's needs.

The projects in this plan include:

- 344 miles of new or improved freeways
- 275 miles of new and improved arterial streets
- 34 improved intersections
- 40 new regional bus routes
- 2100 new buses
- 1200 new bus pullouts
- 27 new miles to already approved light rail
- 1000 new dial-a-rides
- 38 park and ride lots

The Arizona Builders' Alliance represents more than 300 companies and their employees from general contractors to subcontractors, professional service firms and suppliers supporting the construction industry. We are encouraged to see this well-planned transportation plan come before the public. We are committed to cost effective and quality implementation upon passage. We will do our part once the voters have done theirs. Please vote yes on Prop. 400.

Barry Chasse, President Mark Minter, Executive Director
Arizona Builders' Alliance Arizona Builders' Alliance

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter:

East Valley Interfaith represents Tempe, Scottsdale, Mesa and Eastern Maricopa County in the Arizona Interfaith Network. We seek justice and the common good and we act to strengthen family and community in solidarity with others across lines of race, class and religion.

The entire region, including the East Valley, has experienced an unbelievable amount of growth in the past 20 years. In order to plan for the future, the community teamed up and created the transportation plan in Proposition 400. The plan gives each region what it needs and what the communities asked for, while providing the mobility and connectivity that is needed to maintain a high quality of life standard.

We support Proposition 400 for both its regional focus and the much needed transportation projects that it delivers to the East Valley including:

- A new freeway (Williams Gateway Freeway) to serve communities in far eastern Maricopa County
- A new freeway (South Mountain Freeway) from the Santan Freeway to I-10
- New general purpose and/or HOV lanes to Loop 202, Loop 101, and US 60
- Approximately 150 miles of major arterial streets
- 34 major arterial street intersections
- Approximately 140 route miles of express bus/bus rapid transit
- Approximately 260 route miles of regional bus service
- Light rail extension along Rural Road from Apache Boulevard to Southern Avenue.
- High capacity transit extension along Main Street from Sycamore to Mesa Drive.
- ADA Dial-a-Ride paratransit services
- New park-and-ride lots
- The construction or upgrade bus transit centers

With wait times on freeways and streets reduced by over 50%, all Valley residents benefit from Prop 400. It's a good plan for everyone.

Sincerely,

Nan Kelley
Co-Chair, East Valley Interfaith

Adrian Barraza
Committee Chair, East Valley Interfaith

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 Prop 400 adds 344 new miles of freeways!

Dear Voters,

This is a letter in support of Proposition 400. In fact, it amazes me that there is any opposition to the proposition at all. In my opinion, any ballot measure that is going to help build 344 more miles of freeway without requiring the public to pay any new taxes can only be viewed as positive.

As Scottsdale resident, I have been lucky to have the Loop 101 built conveniently near my home, making it easier for me to get around the Valley. When it was finally connected to the 51, it gave me a convenient and quick route to get downtown. The interconnectivity in the region has improved dramatically, but I'm sure there are other hard-working men and women who would benefit from having a freeway easily accessible from their neighborhood. More freeway miles, additional interconnectivity, and new freeway corridors will help alleviate some of the local traffic.

I urge everyone who will be voting this November to vote yes on Prop. 400 and help continue to fund the freeways that Maricopa County residents so desperately need.

Sincerely,

Kelly Santana

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400 Proposition 400 helps plan for our population growth *It's a responsible plan.*

Anyone who has lived in Arizona for even a short time has witnessed a dramatic increase in the population evidenced by the expansive neighborhoods that are being erected everywhere there used to be sprawling desert landscape. As a result of the increase in population, residents are experiencing the frustration that comes with the realization that the transportation system lacks the ability to accommodate all of its motorists.

The sixth largest city in America (according to a 2002 US Census), Phoenix is only a piece of one of the fastest growing states in the country. By 2040, Arizona's population is expected to double - again. To protect our economy and our quality of life, we need to look to the future and gather support for a plan that will accommodate the growth of our transportation needs.

That is why I urge everyone to vote yes on proposition 400 in the November election. The plan was put together based on professional data, a long series of public meetings and a lot of public debate. Cities, towns and groups within the east, west, and central regions of the Valley played a role in crafting the final plan that is responsive to the needs of each area. The plan provides improvements to the way we currently use system by funding 34 re-engineered intersections, 275 new or improved arterial streets, and 344 miles of freeway lanes. Essentially, it builds on the progress of the past 20 years with a goal of lessening the impact of the population growth on our mobility.

Sincerely,

Chester A. Teaford

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

Dear Voter,

In 20 years, over 6 million more people will call this Region home. As we grow, the consumers and workforce will continue to broaden in social and cultural diversity. Our transportation system will need to keep pace with these changes ensuring an improved quality of life and a wide range of transportation options for the future. Proposition 400 is essential to our Region's role in the expanding global economy.

The Regional Transportation Plan serves our entire region and provides the necessary transportation choices. The Plan addresses the unique transportation challenges of each area of the Valley and offers the right combination of Freeways, Streets, Bus, Bus Rapid Transit, and Light Rail to meet the Region's Needs. Proposition 400 was developed in cooperation with all interested stakeholders in the public and private community and represents a consensus approach for the future. Most importantly, there is no tax increase involved.

The plan offers economic benefits including a \$27 billion increase in industry output and approximately 10,000 jobs annually. The Arizona Hispanic Chamber of Commerce looks forward to a strong economic future and encourage everyone to support Proposition 400.

Harry Garewal
President and CEO

Arizona Hispanic Chamber of Commerce

Anthony Valencia

Vice President and CFO

Arizona Hispanic Chamber of Commerce

ARGUMENT "FOR" PROPOSITION 400

The passage of Prop 400 is critical to our future. The extension of the half-cent sales tax we already pay will bring us more freeways, improved streets, better bus service and will extend the light rail line.

I recently visited Dallas Texas to observe their passenger rail system. The 44-mile rail line is now 8 years old and transports 65,000 people per day...far exceeding their estimates! They are clean, patrolled by transit police, and run every 10 to 20 minutes. Economic development along their rail lines has brought in more than \$1.3 billion in private investment injecting new money into their local economy. The system continues to grow and will expand to 93 miles. Dallas loves this new system and can't imagine life without it!

Our region is growing every single day. As a Councilmember, I serve the public and am concerned about our current and future transportation needs. Prop. 400 represents a balanced and carefully developed 20-year transportation plan that will bring us new and better transportation options and will allow us to keep the quality of life we enjoy today.

Please vote YES on Prop 400

Sincerely,
Claude Mattox
Councilman

***Spelling, grammar, and punctuation were reproduced exactly
as submitted in the "for" and "against" arguments.***

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

A NO Vote is a Vote for Fiscal Sanity Don't Be Railroaded into a Bad Plan

Many of you voters have been told that you must pass this measure in order to get one or more transportation items you strongly desire, even if you are totally opposed to the light rail (**trolley**) portion of the Plan. This is patently **false**. The flawed Proposition 400 **must** go down to defeat, so a plan that correctly addresses the transportation needs of Maricopa County will be available to you.

Upon your defeat of the Plan, (which includes the Trolley boondoggle) I hereby officially notify all county residents that I will introduce a bill in January to provide needed transportation improvements such as: new and widened freeways and arterial streets, Bus Rapid Transit, improved Dial A Ride, bus pullouts, etc., **without** being forced to accept the inefficient, unsafe and disruptive trolley.

There is plenty of time to pass my new bill to free you from the oppressive burden of a costly trolley. The county taxes you are currently paying for transportation are in effect until **January 2006**. The revenues from those taxes do NOT stop at the end of this year,....**or even at the end of next year**. Those tax dollars will continue accumulating at the County Treasurers Office for a number of months after that. **Do not be misled**.

I voted "**NO**" on this flawed Plan on the Senate Floor in February, I now ask you to join me in voting "**NO**" today, You can **Vote "NO"** and be assured there is both the time and the commitment to prepare a far superior plan in 2005 that will save you and your children billions and maximize reductions in congestion and air pollution.

State Senator Thayer Verschoor

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Don't Let Government Swindle You Again

I have worked in the transportation industry for almost 30 years. I have spent much of that time evaluating the value of transportation investments. Based on this experience I can assure voters that the plan put before them is not a good investment.

This is not to say that roads are not a good investment--in principle. The problem is, there is little reason to believe that the road improvements will be delivered as promised. Back in 1985, voters were promised 233 miles of new freeways in exchange for 20 years of higher taxes. The voters kept their part of the bargain. The government didn't keep theirs. ALL the taxes were spent, but only 147 miles of freeway were built.

Backers of the tax say that there are performance guarantees in the plan. This statement is false. No measurable standards have been specified. There will be no taxpayer rebates when this plan also falls short of its promises.

In 1994, Senator Bowers proposed legislation that would have established a meaningful mechanism for holding government accountable for delivering on its promises. Senator Bowers' bill was killed after vigorous lobbying against it by the MAG bureaucracy. MAG's argument was that it was unreasonable to require that the bureaucracy deliver on its promises.

Government likes to refer to taxpayers as its "customers." Well, customers have a right to get what they pay for. Until performance standards with "teeth" are made part of the bargain voters should withhold their consent.

Don't let government swindle you again. Vote NO on the MAG tax.

John Semmens

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Light Rail Increases Air Pollution!

For years, light rail proponents have claimed that implementation of light rail would improve air quality in the Phoenix metropolitan region by reducing air pollution. The naked truth is that **light rail will actually increase air pollution**, along with lengthening the time commuters spend in traffic!

This astounding pollution discovery should have made front-page news in every major publication and garnered prominent coverage on the air. It did not. **The media deliberately chose to keep the public in the dark** and to prevent voters from learning information that could affect the passage of this seriously-flawed transportation Plan. The American Lung Association of Arizona, which strongly advocates for cleaner air, has been **strangely silent** since finding out that air pollution will **increase** if this Plan passes on Nov. 2.

Don't take *my* word for it. The data are hidden on page 4-51 of the *Central Phoenix/East Valley Light Rail Project: Final Environmental Statement* prepared by Valley Metro experts. Table 4-16 shows that **carbon monoxide levels would increase and make our air quality worse** if the light rail trolley system is built than if it is not built.

The problem is caused by the decision of city officials to build light rail trolley at street level, thus forcing automobiles and buses to compete for the reduced road capacity. This increases traffic congestion and auto emissions, which deteriorates our air quality.

Why would anyone spend \$2.3 billion to buy himself or herself more air pollution? Vote "**NO**" on Prop. 400 to save yourself from increased carbon monoxide. Slick ad men tell you that this Plan will clean our air. Don't buy the lie.

Becky Fenger

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Would You Be Willing to Pay \$6,000 Each Year to Ride the Trolley?

Would you be willing to pay \$12 each time you boarded the Phoenix light rail train? Would you be willing to pay \$6,000 per year for your daily commute to work on this trolley? Would any passenger be willing to spend so much for a 16 mph ride? Of course not, but that is exactly what our City and County bureaucrats would have you do!

Here's what the data from the official report shows:

Light Rail Cost per Passenger Trip

Cost	Trips	Cost/Trip
\$105,889,930	8,475,748	\$12.49

Source: Valley Metro's Section 5309 Annual Report on New Starts FY 2005, page V-3

That's why the transit lobby has schemed to force taxpayers to pay what riders would not pay. Despite pleas from multiple sources to let voters vote separately on funding the trolley, the transit lobby insisted on packaging it with much needed road improvements. The idea is to hold road improvements hostage to a lame scheme to reintroduce trolleys onto our streets.

We shouldn't put up with such tactics. We should vote down the proposed MAG tax extension. We should be presented with a more sensible choice of how our scarce tax dollars will be spent. The current transportation sales tax doesn't expire until 2006. The legislature has time to come up with a better plan.

Meanwhile, the government will still have money from gasoline taxes, vehicle registration fees, local sales taxes and federal aid to spend on roads and transit. The world won't come to a stop if we take a little more time to devise a cost-effective solution to travel needs.

Say NO to the trolley folly on November 2.

Randy Pullen

Treasurer, Voters Opposing Tax Extension

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Four Myths About Light Rail

Myth #1: Light rail would reduce traffic congestion in the Valley. Most voters know they would almost never ride light rail, but some support it because they hope other people will ride it. The reality is that light rail would remove less than one car in a thousand from traffic in the Valley, and according to Valley Metro's own projections, it would actually increase the number of hours spent by vehicles in the traffic stream.

Myth #2: Light rail would help the environment. The reality is that light rail would remove only a tiny fraction of the Valley's total air pollution at best, only two tenths of one percent. Further, according to the figures submitted by Valley Metro to the federal government, building light rail would actually increase carbon monoxide levels.

Myth #3: Light rail would promote economic development. In 1995, a Portland Metro official admitted, "Light rail is not worth the cost if you're just looking at transit. It's a way to increase the density of the community." But light rail does very little, if anything, to promote economic development. At best, according to the Federal Transit Administration, rail transit only redistributes growth that would have occurred anyway.

Myth #4: Light rail would make Phoenix a "world class city." The reality is that light rail has been a loser in every city where it has been built, amounting to no more than 1.2 percent of travel. Even in Boston, light rail ridership comes nowhere close to the normal usage of a freeway mile. Why should Phoenix copy a mode of transit that has been a failure in a dozen other cities in America? How would that possibly make us "world class"?

Please visit www.votenotax.com and vote NO on Proposition 400.

Tom Jenney
Chairman, Voters Opposing Tax Extension

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

In 1985, transportation planners promised 233 miles of freeways in exchange for a half-cent sales tax. They got the tax and proceeded to waste it, building only 145 miles.

The same people who broke the previous promises are now asking for \$8.5 billion to spend on many wasteful and unnecessary projects.

They propose to spend \$2.3 billion on a trolley system which would increase pollution and congestion, cost \$12 per passenger trip and travel at an average of 16 miles per hour!

MAG likes to brag that they've made "draconian" reforms, but the most important reform is still missing, and that is accountability. There is no accountability in the transportation planning and construction process. There are now more committees, more studies, more bureaucrats and less accountability than ever before.

There is only one guarantee built into this tax increase: They will spend the money. Period. You may or may not get the specific projects that you personally favor. All you can be sure of is that it will cost you \$8.5 billion.

But you do not have to swallow this terrible plan in order to get the parts of the plan which will really work toward improving traffic to flow -- freeway upgrades and an improved express bus system.

The current half-cent tax does not expire until January 2006 so there is plenty of time to fix a fatally-flawed plan. Some legislators have vowed to introduce a bill at the beginning of next year's session which will eliminate the pork barrel projects including a \$2.3 billion light rail trolley.

Vote NO on Proposition 400 and send a message to the legislature and MAG to return to the drawing board and develop a plan which will actually create a sensible transportation system for the Valley.

Jane White

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400 Dallas Light Rail Is a Failure

Advocates of light rail in Phoenix say Dallas' trolley is a success. I live in Dallas and have first-hand experience with its light rail system. It is no success. Let's review the past, the present and the future of Dallas Area Rapid Transit (DART).

In 1983 Dallas Transit made these promises to gain taxpayer support:

- "Rail by 1986"
 - Reality: Rail actually began 1996
- 160 miles of rail with no long term debt
 - Reality: Present promise is apparently 66 miles with long term debt
- 40-45% of operating costs paid by riders
 - Reality: 10% of costs paid by riders, 90% by taxpayers

DART is now out of money because fixed rail systems are money pits whose costs are spread over too few riders. There has been no real gain in ridership since light rail was introduced. This is in spite of huge population growth and billions on tax subsidies.

- Transit commuting in Dallas takes more time, not less than by automobile.
- Subsidies for light rail are 250 times greater than highway subsidies.
- There is no evidence that any light rail system reduces congestion or reduces pollution.
- Cities which have concentrated on rail transit in the last twenty years (including Dallas) have experienced more, not less congestion.

Arizona voters should not make the same mistake voters made in Dallas. Stop feeding light rail. It will only eat up your taxes.

Dennis McCuiston

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Top Ten Reasons to Defeat Proposition 400

10. Light rail would increase traffic congestion in the Valley by creating bottlenecks and increasing the amount of time people spend in traffic.
9. Because it would remove less than one car in 1,000 from traffic, light rail has no chance of significantly reducing air pollution.
8. Light rail has failed in other cities. In no city in the country does light rail ridership equal more than 1.2 percent of travel.
7. The Prop 400 plan is highly unbalanced. For every dollar spent to benefit an automobile driver, \$40 would be spent to benefit a transit rider.
6. Light rail is the most costly transportation option. In Phoenix, the tax cost per person mile of travel is 6 cents for freeways, 5 cents for arterial streets, and \$1.59 for buses. For light rail, it would be \$2.75.
5. About 95 percent of the \$25 cost of a round trip rail ticket would be paid for by taxpayers - only five percent will be paid by the riders themselves.
4. According to the Federal Transit Administration, rail transit only redistributes economic development that would have occurred anyway.
3. Light rail is a relic of the past. Transit's share of urban travel has fallen from 51 percent in 1945 to three percent today.
2. Using sales tax dollars to build 28 additional miles of light rail would mean losing 100 lane miles of freeway or 600 lane miles of city streets.
1. The current sales tax doesn't expire until 2006, so the county has plenty of time to get a good transportation plan that focuses on streets, freeways, and competitive bus transit.

Rick Murphy
Chairman, Arizona Federation of Taxpayers Associations

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Maricopa County citizens know that light rail would not attract a lot of riders in the Valley as a whole. So the pro-rail politicians are trying to convince us that light rail would have a significant impact along Central Avenue, in downtown Tempe, and elsewhere in the corridor it would serve.

But the truth is that light rail would even be a failure in the rail corridor. According to Valley Metro's own figures, light rail would reduce Vehicle-miles traveled in the light rail corridor by less than one percent. And Valley Metro projects that traffic congestion in the corridor would increase by 1.2 percent if light rail is built, due to reduced roadway capacity.

Some people think that light rail would become more cost-effective if it were to be extended into the suburbs. But the initial 20-mile light rail route was chosen because it was projected to have the highest ridership. If rail lines were extended further into the suburbs, load factors would decrease and the average cost per passenger would rise from the \$12.49 per passenger trip (\$6,000 per year per daily commuter) currently forecast by Valley Metro. Indeed, based on Valley Metro's cost estimate of \$65 million per track mile, the cost per passenger for the suburban extension would be around \$17 per passenger trip.

Light rail is a terrible waste of our tax dollars. Please vote NO on Proposition 400.

Tom Husband

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

You sometimes hear people say that light rail has been successful in other cities. If they define "success" as "boondoggle," then perhaps they're right. The reality is that light rail has had a miniscule impact on traffic congestion in other cities. In no city in the country does light rail ridership equal more than 1.2 percent of travel.

You also hear people say that light rail is cost-effective. But that is a myth. From nationwide data comparing buses, rail, heavy rail, and automobile transportation, it is clear that light rail is far and away the most costly transportation option. In Phoenix, under the MAG plan, the tax cost per person-mile of travel for freeways is 6 cents; for arterial streets, it is 5 cents; for buses, it is \$1.59; for light rail, it is \$2.75. According to Valley Metro's own numbers, the cost per rider will be \$12.49, or close to \$25 for a round trip. That adds up to \$6,000 per year per daily commuter! That's \$500 a month. You can lease a really nice car for only \$400 a month!

In most cities with light rail, revenues cover only 10 percent of costs, meaning that perpetual deficits must be covered by perpetual taxes. And with projected fares for Phoenix rail, 95 percent of costs would be paid for by taxpayers----riders would pay for only five percent themselves.

Light rail is a waste of tax dollars. Please vote NO on Proposition 400.

Abe Heward

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Light rail will increase both traffic congestion and pollution.

Valley Metro's environmental impact statement projects that if we don't build light rail, automobile speeds will decline to 17.9 mph along the corridors served by light rail during the next 20 years. But the same Valley Metro report projects that automobile speeds in these corridors will decline to 17.7 mph if we DO build light rail. The sorry reality is that light rail will actually worsen traffic congestion. Its in-street configuration creates traffic bottlenecks that more than offset the few drivers who are induced to switch to rail transit.

The dollars spent to build each mile of light rail could be used to build more than three lane miles of freeway or 20 lane-miles of city streets. So, using sales tax dollars to build 27.7 miles of light rail will mean the loss of about 100 lane miles of freeway or 600 lane miles of city streets.

Valley Metro says light rail will reduce pollutants by 99 tons per YEAR. That is less than one ton per day - but the Phoenix area produces over a thousand tons of pollution every day. And even that tiny impact is premised on the assumption that all train riders would otherwise have driven cars. It also ignores the consequences of reduced roadway capacity from placing rail lines in the street. As a result, Valley Metro's environmental impact statement admits that carbon monoxide will actually increase by a small amount if light rail is built. Because clean air is an important goal, we cannot build a light rail system that will degrade our environment.

Let's get some real solutions to traffic congestion and pollution. Please vote NO on Proposition 400.

Jean McGrath

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Light Rail Will Worsen Pollution

One of the objectives of a transportation plan has to be improving air quality. Air pollution takes a toll on our health. Anything we can do to try to reduce air pollution merits consideration.

Proponents of light rail assert that building a trolley in the middle of our streets is a way to help reduce pollution. However, Valley Metro's environmental impact statement reveals that light rail will make air pollution slightly worse than a "no-build" alternative.

Carbon Monoxide Parts/Million in Year 2020

	No-Build	Build Light Rail	Amount Higher Under Build Option
<i>Average One Hour Levels</i>	6.5	6.8	+0.3
<i>Average Eight Hour Levels</i>	4.6	4.8	+0.2

Source: *Central Phoenix/East Valley Light Rail Project: Final Environmental Impact Statement* (Valley Metro).

Spending billions on a rail system that will carry few people at great cost is a bad idea. Spending billions to increase air pollution is a worse idea.

We should not be endangering our health this way.

Please vote NO on the MAG plan.

M. H. Clingan

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

The county transportation excise tax should be defeated because it violates the principles of fairness and sound economics.

For example, it will force non-riders to subsidize riders of the planned light-rail line in the amount of \$12.49 per ride, or close to \$6,000 per year for each rider who takes the line to and from work each day. Such a subsidy is proof that the line is not economic, for if it were, riders would be willing to pay the cost of the ride in fares instead of taking money from non-riders.

Car owners and trucking firms presently pay almost the full cost of highways in gas taxes, license fees, other fees, and sales taxes on cars and trucks. Since such taxes don't violate the principles of fairness and sound economics, they are the best way of funding new roads.

The transportation tax should be defeated and replaced with something that is fair and economically sound.

Submitted by:

Craig J. Cantoni

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Vote Yourself a Tax Cut !

It is rare that voters have a chance to vote for lower taxes. This November you will! By voting NO on Prop 400, voters will lower their taxes by billions of dollars over the next 20 years. Government is going to waste much of this money. A large share of it would pay for a small but very expensive trolley infrastructure and equipment that will worsen street traffic. This half-cent sales tax is tied directly to a bad 2006-2025 transportation plan. That plan should be improved during the coming year.

By voting "yes" for Proposition 400, one also would be voting for an investment in streetcar tracks AND STATIONS in the middle of 57 miles of existing streets. Relatively dangerous, slow streetcar schedules would average less than 20 MPH. The project would consume 15 percent of the taxes to be invested in the County's bad 20-year transportation plan, yet would serve only approximately two tenths of one percent of the County's forecast six million 2025 residents.

Since the money to pay for the streetcar infrastructure would be needed long before the tax monies are collected, bonds would have to be issued. The interest expense would further increase the cost of the pork project. Furthermore, operating costs of the streetcar services would greatly exceed what very few riders would pay, requiring more hundreds of millions of tax subsidies during the 20 year period.

Therefore, voters should defeat this tax package, insisting upon a better 20-year transportation plan at a lower cost. There will be plenty of time before December 31, 2005 for County planners to come up with a better plan to better serve residents' future transportation needs with a lower tax rate.

On Prop 400, vote "NO" !

Joseph B. Ryan

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

From now until November 2, you will be bombarded by expensive TV and radio ads, telling you that light rail has been a "success" in other cities. But the truth is that light rail has only been a "success" in the sense that the engineers have actually gotten the thing to run. Economically and environmentally, it has been a failure.

To understand how badly light rail has performed in other cities, be sure to read *Great Rail Disasters: the Impact of Rail Transit on Urban Livability*, by transportation expert Randal O'Toole (available at <http://www.heartland.org/pdf/14607.pdf>), published in February of this year.

Among O'Toole's conclusions about light rail across the country:

"Rail transit can do little to reduce congestion because transit's share of travel is so small in most regions. As Brookings Institution economist Anthony Downs points out, if transit grew by 5 percent a year and highway driving grew by only 1 percent a year, it would take more than thirty years for transit's national share to increase from 1 to 5 percent." [And of course, transit isn't growing anywhere near that quickly. People simply do not ride light rail in significant numbers.]

"Though rail advocates often argue that a single rail line has the capacity to carry more people than an eight-lane freeway, the fact is that no rail route outside of New York carries as much as 1.25 freeway lanes. Since most new rail construction costs far more per lane mile than a mile of freeway lane, rail simply cannot compete with freeways and cost effective transportation."

Please do the people of Maricopa County a favor: vote NO on Proposition 400.

Gerry Smedinghoff

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Light rail would be ineffective, inefficient and unfair to county taxpayers (for a detailed explanation, visit www.votenotax.com). But it is also very likely that Valley light rail would end up costing more than the \$2.3 billion currently projected. Out of the 11 light rail projects listed below, only one (Pittsburgh) claims to have come in under budget. Salt Lake City was close, only two percent over budget, but the other nine ranged from 13 percent to 100 percent over budget.

Baltimore -- 160% of original estimates
Buffalo -- 161% of original estimates
Dallas -- 137% of original estimates
Denver -- 123% of original estimates
Los Angeles -- 200% of original estimates
Pittsburgh -- 89% of original estimates
Portland -- 165% of original estimates
Sacramento - 113% of original estimates
Salt Lake City -- 102% of original estimates
San Jose -- 132% of original estimates
St. Louis -- 145% of original estimates

On March 20, Valley Metro hiked the cost estimate for Valley rail by \$100 million. If Proposition 400 passes, Maricopa County taxpayers can look forward to more cost increases.

At \$2.3 billion, the light rail extension is already a very bad deal for county taxpayers, and it is likely to become even worse. On November 2, please vote NO on Proposition 400.

Larry G. Pickard

Founding Chairman, PACHyderm Coalition

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Some of Arizona's politicians have a spending problem that is out of control. One of the worst examples in recent years is the light rail trolley project developed by the Maricopa Association of Governments (MAG). If MAG succeeds in imposing light rail on the Valley, county taxpayers will have to fork over \$2.3 billion in sales taxes to support a highly inefficient, ineffective and unfair form of transit.

In my opinion light rail is inefficient because it costs a great deal, but is used by very few people. Under the MAG plan, the cost per person-mile of travel is 32 cents for freeways, 31 cents for arterial streets, and \$1.87 for buses. But for light rail, the cost would be \$2.90 per person-mile of travel. According to Valley Metro's own numbers, the cost per rider would be close to \$25 for a round trip, adding up to \$6,000 per year per daily commuter.

Light rail is ineffective because it would remove less than one car in 1,000 from traffic. That means that it would have, at best, only miniscule impacts on traffic congestion and pollution. And according to Valley Metro projections, traffic congestion and pollution would actually increase if light rail is built.

I also think light rail is unfair because it means spending \$40 to benefit transit rider for every dollar spent to benefit an automobile driver. Also, percent of the proposed 57-mile light rail system would be built within the borders of Phoenix.

Taxation is a very dangerous power, and tax revenues should not be spent frivolously or whimsically. Voters can send a strong message to the Big Spenders at MAG by voting NO on Proposition 400.

Bennett Kopp

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

On November 2, the citizens of Maricopa County will have the unique opportunity to take a first step toward giving themselves an \$8 billion tax cut, something the Maricopa Association of Governments doesn't want them to do.

In January, the Maricopa Association of Governments and the transit lobby rejected compromises at the legislature, thus putting Proposition 400 (a huge transportation tax) on the ballot. In its current form, county voters have only one sensible choice - to vote NO on Proposition 400.

The light rail plan included in Proposition 400 would waste \$2.3 billion on an inefficient and ineffective trolley system, a system that would be a net loser for almost all of the people in Maricopa County. Aside from a handful of rail riders, the only people who would benefit from the trolley system would be developers and speculators with property in the narrow corridor along the rail line. With politically-connected businessmen stealing money from workers, investors, and retired persons, no wonder people distrust capitalism.

Don't believe the scaremongers from the transit lobby who tell us we need this transportation plan. By voting NO on November 2, county voters would scrap MAG's transportation plan. If a revised transportation plan fails in 2005, voters would succeed in giving themselves an \$8 billion tax cut for the next 20 years. Even in that case, cities would still be free to team up bilaterally to build freeways, improve streets, and pay for bus transit. Though taxation is never good, at least the money would stay in your town and not be sent off to downtown Phoenix and Tempe as a subsidy for a lousy boondoggle.

Vote NO on Proposition 400.

Tim Weaver

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Most voters know that they will almost never ride light rail, other than once a year to a baseball game. But many support light rail because they hope that other people will ride light rail. As Tempe Mayor Neil Giuliano told a reporter, "Even some people who might not use it themselves will support it to get the people in front of them on the freeway out of their cars."

But the reality is that you're probably not going to ride light rail, and almost no one else will, either. According to Valley Metro's projections, light rail will remove less than one car in 1,000 from traffic in the Valley, and transit as a whole will make up only one percent of vehicle-miles traveled in the Valley over the next 20 years. And if Phoenix is like most cities, 80 percent of light rail riders will be former bus riders.

Since 1980, transit's share of travel in the region has never hit even one percent, and Valley Metro projects that light rail will reduce automobile vehicle miles of travel by 0.04 percent. At the same time, the loss of roadway capacity due to light rail tracks occupying street lanes leads Valley Metro to project that vehicle hours of travel will actually increase by 0.45 percent. Taking more hours to travel fewer miles is the definition of increased traffic congestion.

Please visit www.votenotax.com and vote NO on Proposition 400.

Roy Miller

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Maricopa County needs to expand its roadway system, but light rail should not be part of that solution. Light-rail may make sense for northeastern cities, such as Boston or New York, that have high-density clusters of housing and jobs. However, it is inappropriate to the needs of Maricopa County.

Like it or not, we are a sprawling suburban community with no single concentration point of jobs. When implemented in urban areas similar to Phoenix, such as Houston or Atlanta, light rail has proven to be a failure. Estimates on rider ship and cost conducted by Valley Metro, the agency created to support light rail, prove this point. That agency admits that only 0.2% of Maricopa residents would ride it and non-riders would pay \$9 for every \$1 a rider pays. At a cost of \$2.2 billion, we could better spend this money on real transportation solutions, or on schools, homeless shelters, tax cuts or deficit reduction.

Proposition 400 gives voters a single all-or-nothing choice. That means that the only sensible choice is to vote NO. The legislature will then come back with a revised plan that excludes light rail and focuses on real solutions to our transportation problems.

Chad Kirkpatrick

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

There are many reasons to vote against Proposition 400 and the light rail trolley system. To learn more, visit www.votenotax.com.

But one thing you may not have considered is that an air-conditioned trolley would be an irresistible lure for homeless street people when temperatures are in the 100s. Since fare collection for the light rail trolley would be on the "honor system" (i.e., one can board without paying), we can expect homeless people to seek shelter from the weather by riding the train.

And that would be good news, if you are a homeless person. But if you are a working person commuting by light rail, you would probably feel uncomfortable sitting next to a person who hasn't bathed in weeks, or who rants incoherently and incessantly.

Society needs to help the homeless, many of whom have clinical mental conditions and lack the capacity to make good decisions. But we should not spend \$2.3 billion building a mobile homeless shelter.

Again, please vote NO on Proposition 400.

Kevin Knight

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

The reality that the proposed tax-funded trolley doesn't make economic sense, won't reduce pollution, and won't ease traffic is all very important. But the real issue is that many Arizonans will be forced to pay for a service they will never use. Government should not be in the trolley business. Government should not be in any business. Anytime the government provides economic goods or services -- like trolleys or other forms of corporate welfare -- it does so by stealing from taxpayers. Even if the majority votes for such projects, there is still the minority that does not vote for them. Those people do not consent to the theft of their hard-earned money to subsidize a shiny new boondoggle they will not use. Ask yourself this: If people want to ride trolleys instead of cars, and if there is a demand for such a service, then why not let private businesses build a trolley system? Why do we need government to steal your money in order to pay for such a system? The people backing this system don't want to pay \$12 per ride -- the actual price an operator would have to charge to break even. Instead, they want you to pay for it, by taxing you, and thereby hide the true cost. Vote NO, save your money, and protect your freedom to choose.

Joe Duarte

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

We Need Transportation Solutions, NOT Light Rail

Traffic congestion is a problem in Maricopa County, so we need to focus on improving and expanding our freeways, streets and transit systems. These issues are central to the future well-being of all of Maricopa County.

Proposition 400 would extend the half-cent county transportation sales tax for another 20 years. The previous tax, which began in 1985 and expires January 1, 2006, has been a success, and it has funded most of the Valley's new freeways. But this time, the Maricopa Association of Governments (MAG) is diverting a huge part of the sales tax money away from valuable projects and devoting it to light rail.

We need new freeways and expanded transit, but spending \$2.3 billion on light rail is not the answer. Valley Metro Rail and MAG will do their best to convince voters that light rail is a high-speed "silver bullet." But the real light rail cars are glorified trolleys, with tracks in the middle of existing streets and an average speed of less than 20 MPH. To portray a trolley system as a "cure" for growth-related problems is irresponsible.

At \$64 million per mile, the cost of light rail is outrageously expensive--and that may not include all of the annual operating costs.

The current half-cent sales tax does not expire until January 1, 2006. If voters reject Proposition 400 on November 2, there is plenty of time for county planners and state legislators to put a revised Regional Transportation Plan on the ballot. A revised plan would devote more of our scarce resources to enhancing the transportation projects that work: freeways, streets, and bus transit.

We need transportation solutions, not light rail. Please vote "NO" on Prop 400.

Jack Salley

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Vote **NO** on the Regional Transportation Plan Tax Extension.

Former Mayor Skip Rimza, a realtor, promised riches to all who bought real estate along the light rail corridor. Rimza now needs taxpayers to help fulfill those promises.

Rimza is also chairman of Friends of Traffic, a nonprofit organization intent on selling light rail to the public.

While the \$2.3 billion price tag is ridiculous, taxpayers will also need to continue subsidizing fares at over \$12 per trip.

Would you pay \$6,000 per year to ride light rail? If not, chances are you wouldn't want to pay \$6,000 for someone else to ride. That's about \$100 more per month than it would cost to lease a brand new Cadillac for every light rail commuter.

Valley Metro's own Environmental Impact Statement indicates light rail would actually increase air pollution. And, since light rail would take up lanes that would otherwise be used for motor vehicles, traffic congestion would also increase.

Phoenix does not have population density to make light rail practical. When the same money could build 100 lane-miles of freeway or 600 lane-miles of surface streets, why should taxpayers fund a few miles of light rail that would travel an average of 15 miles per hour?

Improving bus service, freeways and surface streets would be far more cost efficient and flexible.

Just because the federal government is willing to provide matching funds for this project, does not mean it's a good project. Federal funds are tax dollars too.

Although light rail could have been presented to voters separately, proponents realized it wouldn't fly on its own and packaged it into the Regional Transportation Plan.

The current tax expires in 2006, allowing plenty of time for the legislature to come back with a sensible plan.

Vote **NO** on this taxpayer boondoggle.

Linda Bentley

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Trolley Is Terrorist Target

Do we really want to invest billions of tax dollars to provide a target for terrorists?

Think about it. Islamic terrorists are looking for opportunities to kill large numbers of people. Flying planes into high rise buildings has produced catastrophic results. As a consequence, we have stepped up airport security.

In March, terrorists blew up a train in Spain killing over 200 people. Trains, you see, are much more difficult to defend. Passengers cannot be easily screened.

The Phoenix light rail train will have absolutely no means of screening for terrorists or explosives. The stations are unfenced islands right in the middle of the street. There are no guards on the trains--only a single driver in the lead car.

A rush hour train loaded with several hundred people will be an indefensible and inviting target.

For this and many other reasons, the light rail train that is part of the MAG plan is a disaster waiting to happen.

Let's not go down this road.

Vote NO on the MAG plan November 2.

Nancy J. Wendler

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

QUESTION: What can a TROLLEY do that a BUS can't do?

ANSWER: NOTHING, except make more pollution and congestion. (Yes, the MAG report states that POLLUTION and CONGESTION will be worse on Central Avenue if the TROLLEY is put in!)

Oh as ... and waste 2.3 BILLION DOLLARS in taxes from ALL the residents, in EVERY city in Maricopa County, to build a Trolley for a FEW CITIES in the center of the county! Should YOU have to pay for the Phoenix Folly?

QUESTION: What can a BUS do that a TROLLEY can't do?

ANSWERS:

1. Buses cost 4 times less to run than a Trolley.
2. Buses can change routes without tearing up tracks.
3. Buses need almost no infrastructure cost to install on a new route.
4. EXPRESS BUSES can pass regular buses to make an express route. (Without a third set of tracks at each station, there can be no such thing as an EXPRESS TROLLEY!)
5. A bus can get around a traffic obstruction or crash scene and continue giving service. .
6. A bus gives back its traffic lane for us to use when it has gone by.
7. Bus transit entices 5 times as man people to leave their cars and take public transit as streetcars. (Buses carry 1% of the commuters ... the Trolley will carry only 0.2% of the commuters, according to the MAG Report.)
8. For more answers, take a look at:

www.VoteNoTax.com

QUESTION: Who should vote YES for the Trolley?

ANSWER: Anyone who owns an interest in real estate on Central Avenue ... you will be bound to get rich on the taxpayers' money.

Elizabeth A Alpert

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

According to Valley Metro's own projections, light rail will be a bad deal, even more expensive than bus travel, which is heavily subsidized now. And it won't even reduce traffic congestion or pollution in the central rail corridor.

If light rail is not built, buses are projected to carry 35,930,100 passenger trips per year at a cost of \$280,551,789 per year, or \$7.81 per passenger trip. If light rail is built, buses and trolleys combined are projected to carry 44,405,848 passenger trips per year at a cost of \$386,441,719 per year. (Valley Metro's "Section 5309 Annual Report on New Starts FY 2005", page V-3)

So the cost of 8,475,748 added passenger trips per year by trolley is \$105,889,931 per year, or \$12.49 per passenger trip. Light rail travel is 60% more expensive than the existing bus transit. Twice a day, twenty times a month, the cost for a typical rider will be \$500 a month. Our taxes will pay most of this.

If light rail is not built, projected vehicle miles of travel in the corridor served by light rail will be 18,278,600 and vehicle hours of travel will be 1,018,700. This is an average speed of 17.9 mph. If light rail is built, projected vehicle miles of travel in the corridor served by light rail will be 18,254,400 and vehicle hours of travel will be 1,031,200. This is an average speed of 17.7 mph. (Valley Metro's "Final Environmental Impact Statement and Section 4(f) Evaluation", page S-18)

Since traffic congestion is projected to be slightly worse, air pollution will also be slightly worse. This is confirmed on pages 4-49 & 4-51 of Valley Metro's "Final Environmental Impact Statement and Section 4(f) Evaluation."

Since costs, congestion, and pollution will be worse, we should reject light rail.

John Kannarr

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Vote No on Transit tax

Why do I care about the tight rail project? I care because I think it is wrong for government to spend billions they didn't earn on a project whose overall effect is harmful.

Valley Metro projects that 3 out of 1000 people will ride the train. Other cities have found that some of the passengers were already riding the bus so actually even fewer cars will be left at home. Those who still drive will have to spend more time behind the wheel offsetting any pollution reduction from the trolley riders. The money spent on light rail won't be available for beneficial projects.

The tracks take 2 lanes out of the middle of the street and are bounded by a curb on each side. The only place to make a left or U-turn is at stop lights. Thirty-eight new stop lights will be added along the route so that most places will have a light every quarter to half mile. A bus is only in the way when in front of you. The tracks which will be empty most of the time will always be taking up space.

If the commute to work has you down, next time you move think about places that would be closer to work. Or find somewhere on a bus line going directly to work so you wouldn't have a time consuming transfer. Try a carpool even if only once or twice a week. Businesses can look for ways to offer more flexible schedules. Those with many locations such as banks and grocery stores could let employees work closer to home as openings arise. Voluntary changes that fit your life will add up to real results.

Suzanne Kannarr

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

- Using sales tax dollars to build 27.7 miles of light rail will mean the loss of 100 lane miles of freeway
- Annual cost for a daily light rail commuter is more than \$6.00
- For each \$1.00 this plan spends to benefit drivers, \$40.00 would be spent to benefit transit riders
- Light rail traffic fatality rates per passenger mile are higher than automotive fatality rates
- A decision to go forward with light rail will cost the community jobs and income

Vote NO.

Joyce E. Downey

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Maricopa County voters are being asked to approve Proposition 400, extension of the half-cent transportation sales tax. This new tax is vastly different from that approved by voters in 1985.

Nearly all of the present transportation sales tax provides funding for valley freeways. The new tax proposes a different mixture of funding. Approximately fifty-four percent will be spent for freeways, about fifteen percent will be for city streets and the balance will be allocated for "transit", mostly funding light rail. Efforts in the Arizona Legislature to have light rail featured as a separate ballot item, failed by a slim margin.

If Proposition 400 is approved, the entire county will be forced to fund light rail in Phoenix and Tempe. The Maricopa Association of Governments plan projects that of every tax dollar spent over the next twenty years, Phoenix will receive \$1.19, Tempe \$9.06, Mesa \$0.86, Scottsdale \$0.51, Chandler \$0.47, Gilbert \$0.26 and Queen Creek zero. As a Mesa City Councilmember, I cannot support taxing our residents in order to subsidize light rail in another city.

No wonder that valley leaders such as veteran newspaper executive Chuck Wahlheim call the Light Rail project a "monumental joke" and Mesa Schools Superintendent Deb Duvall questions whether it is an appropriate form of transportation for Mesa.

Light rail or trolley cars, was a modern convenience of the nineteenth century, along with outhouses and coal-fired cook stoves. In today's modern world, light rail does not rise to the standard of convenience required in our high-technology society. It's enormous cost and inflexible routes disqualify it from intelligent consideration.

Our legislators pledge to introduce a better plan well in advance of the present tax's January, 2006 expiration date.

Please join me in VOTING NO on Proposition 400

Janie Thom

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Lumped into the Transportation Referendum is \$2.4 Billion for construction of 27.7 miles of new "Light Rail" surface street trolleys, NOT INCLUDING OPERATION and MAINTENANCE COSTS.

Valley Metro (the operator of "Light Rail") estimates an Operating Cost of \$26 per passenger, per day for a round-trip commute to work, while charging an estimated fare of \$1.25. This means that the taxpayer will have to subsidize \$24.75 per passenger round-trip per day! **Clearly, a Further Substantial Tax Increase will be Required for Operation and Maintenance!**

While the non-"Light Rail" portions of the Transportation Referendum are desirable uses of taxpayer money, **the "Light Rail" portion of the Referendum is of dubious value.** While expending increased Billions on the implementation of **an untried surface street rail trolley system** of a type abandoned and torn-up as of no continuing value decades ago, "Light Rail" is only expected to remove one car per thousand now on the road. It will be **used for 1% of travel, while merely taking ridership from existing Bus routes!**

The special interest developers profiting from "Light Rail" construction **know it is a bad investment!** For that reason, as well as the reasons listed below by Pullen, Haney and Reed, "Light Rail" backers insisted on lumping "Light Rail" taxation into the otherwise desirable Transportation Referendum, rather than allowing a separate vote. It was clear that **as a stand-alone tax referendum, informed voters would easily vote down a "Light Rail" special interest tax boondoggle!**

Please VOTE NO on the November 2004 Transportation Referendum!

The present transportation sales tax **DOES NOT EXPIRE UNTIL JANUARY 2006!**

There is plenty of time for the State Legislature to place a Transportation Referendum extending the sales tax, **WITHOUT "LIGHT RAIL"**, on the ballot for a 2005 election!

Gene Reed, President, Phoenix Mountains Republican Assembly

Wayne Williams, First Vice-President

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

There is No Accountability! Once committed, there is no provision to end "Light Rail". If the current "Light Rail" System (Central Avenue, Phoenix to Tempe) doesn't produce the glorified claims of the developers, there is no provision to stop expansion and return the "Light Rail" monies to taxpayers!

It should be noted that the construction of **the Phoenix/Tempe route** scheduled for a late spring 2004 start **has been postponed until after the November election! POSTPONEMENT** of construction was **clearly made so the obvious INCREASE IN TRAFFIC CONGESTION WOULDN'T CAUSE A NO VOTE!**

INCREASED CONGESTION would be **caused by the elimination of two traffic lanes, tracks in the middle of Central Ave., the slow speed of the trains** [estimated speed of 15MPH including station stops], **and the need for passengers to dash across moving traffic to get to the stations.** Surface street "Light Rail" is NOT a non-traffic interfering Subway!

The slow-down in traffic **will ACTUALLY INCREASE POLLUTION!**

The need to cross traffic to get to the "Light Rail" line **will DECREASE PEDESTRIAN SAFETY** with the greatest risk falling on the disabled!

It will DECREASE TRAFFIC SAFETY! Houston has had 44 car collisions with its **surface street "Light Rail"** from January-June, 2004.

It is **INCONVENIENT** and rails create **INFLEXIBLE ROUTES** as opposed to Buses! Passengers will need to walk, or use other transportation to get to the **few fixed lines and infrequent stations** (about 1/2 mile apart, or more, depending on the route).

Please VOTE NO on the November 2004 Transportation Referendum!

The present transportation sales tax **DOES NOT EXPIRE UNTIL JANUARY 2006!**

There is plenty of time for the State Legislature to place a Transportation Referendum extending the sales tax, **WITHOUT "LIGHT RAIL"**, on the ballot for a 2005 election!

Randy Pullen

Rob Haney

Gene Reed

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Utah Disaster Is a Warning to Arizona Voters

Salt Lake City's light rail is not the sort of "success" others should try to copy. Our transit-worshipping transportation planning process is wildly irrational, foolishly extravagant, grossly unfair to growing suburbs, and a repudiation of our pioneer heritage.

Since light rail started, the bus system has posted a host of historic worsts including highest per rider cost and lowest per capita share of passenger miles at just 0.4%. Instead of growing to 28 million riders in 2002, as predicted in Governor Leavitt's 1996 Databook, the FTA's National Transit Database for 2002 showed UTA bus at just 17.5 million riders.

Central City Greed was fed \$1/2 billion for 3 light rail lines downtown at the expense of long overdue freeways desperately needed to deal with terrible congestion in suburbs.

A May 2000 Onboard Survey showed that 55% of riders were drawn from buses. Only 16% of all trips were new riders making work trips. Most new trips were recreational. Light rail ridership does not grow, to compete with 4+% annual car growth, except with expensive system expansions.

All along the line there is massive increase in car dependence. Buses come and go virtually empty.

Pitched as a congestion reducer, the 5309 New Start document for the project showed light rail had fewer peak commuters than the Bus/HOV alternative despite being ten times the price.

Most buses run empty along the corridor now. Much of the day, the trolley cars are nearly empty too.

140 downtown businesses, large and small, published full-page ads in both dailies saying **light rail failed to perform on promises to help business downtown. Many businesses moved or closed forever.**

Vote NO before it's too late.

Michael T. Packard B.S.E.E.

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

RAIL TRANSIT COSTS TOO MUCH AND DOES TOO LITTLE

Rail transit history in other U.S. cities shows that it doesn't take enough cars off the road to make it worth its high cost. In fact, **rail transit may even increase congestion.**

Census data show that the two-dozen U.S. urban areas with rail transit collectively lost more than 14,000 transit commuters in the 1990s. Meanwhile, the urban areas with bus-only transit collectively gained more than 50,000 transit commuters. This is because **rail transit is so expensive that it often forces transit agencies to neglect their bus systems.**

San Jose's transit agency, for example, went deeply in debt to build light rail. When the recent recession began, the agency had to choose between defaulting on its loans or cutting transit service. It cut transit service and has lost 35 percent of its transit riders in the last three years.

Of the twenty U.S. urban areas with the fastest growing congestion, as measured by the Texas Transportation Institute, seventeen have rail transit. All but three of the urban areas with the slowest-growing congestion have bus-only transit. This is because **rail transit is so expensive that it robs funds for projects that really can reduce congestion.**

One mile of rail transit typically costs far more to build than a lane-mile of freeway. Yet no light-rail transit system in the nation carries as many people per mile as a mile of freeway lane. Most light-rail lines carry only 5 percent as many people as a freeway, making new roads 20 times more cost effective at moving people as rails.

For more information about rail transit's failure in other urban areas, see ***Great Rail Disasters at i2i.org/articles/1-2004.pdf***.

Randal O'Toole

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Going Back to the Future Doesn't Make Sense

Trolleys were fine when the alternative was riding a horse. Trolleys were faster and cleaner. But trolleys have been overtaken by better alternatives---like buses and automobiles. That's why trolleys were abandoned in Phoenix in mid-20th Century, so why revive a 19th Century technology to try to meet 21st Century needs?

The plan to build a multi-billion-dollar trolley system is a step backward that will worsen traffic while saddling us with expensive debt and operations costs. Look at the list of fat cats who are giving big bucks to fool you into thinking Prop. 400 is a good plan, and you will know how to vote.

Vote "NO" on this ballot so we can conserve our resources for the better plan that will be forthcoming next year. This is **not the last chance** for new freeways and street improvements. Defeating Proposition 400 will save limited resources for what voters really want without being saddled by the light rail mess. We all know that light rail would never get voter approval if it appeared on the ballot alone.

John B. Fenger

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Phoenix voters are being told by light rail advocates that Portland's rail system is a "successful" model. Unfortunately, virtually every assertion commonly made about Portland light rail is wrong.

Myth #1: Light rail will reduce traffic congestion.

There is no evidence that light rail has reduced congestion in Portland. To the contrary, it has actually increased traffic delays in most corridors because roadway capacity was cannibalized in order to provide right-of-way for light rail. For example, both North Interstate Avenue and East Burnside Avenue were downsized from four lanes to two when rail lines were built; this increased traffic on all nearby parallel routes.

Myth #2: Building light rail is a cost-effective way to provide transit.

Portland's newest light rail line, the North Interstate line, cost \$60 million per mile; superior bus service could have been provided for less than \$600,000 per mile, or 1/100th the cost of rail.

Myth #3: Travel on light rail will be fast.

The travel speed of the new Interstate light rail line is agilely 15 MPH. This is nearly identical to the speed of the former bus line that light rail replaced. Travel time of light rail will never improve because trains must stop at every station; bus speeds can be increased easily by simply adding express (limited stop) service.

Myths #4: Light rail is necessary to limit sprawl.

This assertion turns history on its head, since the role of trains has always been to move people away from dense urban centers. There is no evidence that TriMet's attempt to reverse this trend has been or will be successful. In fact, since TriMet insists on building large suburban park-n-ride lots with free parking along light rail lines, rail has actually been a sprawl inducer, not a tool for compact growth.

John A. Charles

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Learn from Houston's Mistake

Former Houston Mayor Bob Lanier tried to warn voters before we started down the wrong path to divert precious resources to wasteful light rail:

"First, rail's supporters say 'It's cheaper.' When you show it costs more, they say, 'It's faster.' When you show it's slower, they say, 'It serves more riders.' When you show there are fewer riders, they say, 'It brings economic development. When you show no economic development, they say, 'It helps the image.' When you say you don't want to spend that much money on image, they say, 'It will solve the pollution problem. When you show it won't help pollution, they say, finally, 'It will take time for rail to do some good.'"

It hasn't taken much time for light rail to negatively impact Houston. Before the MetroRail tram project, the downtown vacancy rate was under 5%; it is now well over 18%, and climbing, with lease rates plummeting which is forcing building owners into huge concessions. Only there are few takers.

In addition to bankrupting many downtown businesses, the light rail trams have **dramatically increased street hazards.** Since opening day in January, the tram has collided with 45 vehicles and one person in a wheel chair! **MetroRail's ghastly accident rate averages nearly two crashes a week.** The Houston trolley is now nicknamed the "Street Car Named Disaster." To get an update on crash data see <http://actionamerica.org/houston/> on the web.

Phoenix area voters should be forewarned, and put a stop to this threatened light rail folly before it turns your community into a financial and traffic disaster area.

Rail costs taxpayers far too much, and does far too little for the truly transit dependent.

Vote no on Proposition 400.

Tom Bazan

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

"The government is like a baby's alimentary canal, with a happy appetite at one end and no responsibility at the other." --Ronald Reagan

ARGUMENT AGAINST PROP 400

Voters should look at the facts:

The cities own reports show how costly this trolley is (\$12 per passenger trip).

Too much money (\$2.3 billion) is allocated to the trolley.

The trolley undermines the goals of improving transportation.

Freeways in the Phoenix region handle 20 times as many people per mile as light rail (trolley).

The plan treats different taxpayers unfairly.

Light rail will worsen traffic congestion and air pollution.

Light rail serves local, not regional travel.

Light rail will cost jobs and retard prosperity.

The current tax doesn't expire until January 2006.

There are no successful light rail systems.

Light rail was the future when its main competition was the horse.

There are plenty of better alternatives.

The national average speed for light rail is 16 mph.

Cost overruns are the norm for light rail:

Baltimore 160% of original estimates

Buffalo 161% of original estimates

Dallas 137% of original estimates

Denver 123% of original estimates

Los Angeles 200% of original estimates

Portland 165% of original estimates

Sacramento 113% of original estimates

Salt Lake City 102% of original estimates

San Jose 132% of original estimates

It is your money. If you, the taxpayer, want light rail let's vote on it separately and not hide it and force the taxpayers to vote all or nothing.

Vote this Proposition down and send it back to the legislature to do it right.

Vote NO on November 2.

Representative Russell K. Pearce

Representative Andy Biggs

Representative Eddie Earnsworth

Senator Thayer Verschoor

Representative Chuck Gray

Representative Karen Johnson

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

The Proposition 400 is an expensive boondoggle that will hurt Maricopa County.

LIGHT RAIL = TROLLEY CARS

Don't be fooled into believing that "light rail" is some futuristic technology. This is nothing more than an expensive **15 mile per hour trolley car** that will clog traffic!

LIGHT RAIL WILL NOT RELIEVE TRAFFIC CONGESTION

Studies in other cities with light rail demonstrate that traffic congestion is made worse by light rail, not better. And they are a traffic hazard! The proposed trolley routes would not serve the vast majority of Phoenix metro commuters.

LIGHT RAIL IS TOO EXPENSIVE

Even if it could be built for \$2.5 billion (expect to hear that figure double after the election), this is obscenely expensive for less than 28 miles of rail (almost \$100 million per mile!). With less than 3,400,000 residents, this proposition will cost more than \$735 for every man, woman and child in Maricopa County.

FEDERAL MONEY IS NOT GUARANTEED

The sponsors claim that 80% of this transportation plan will be funded by the federal government. There is no reason whatsoever to believe that the federal government will come through with this money. Not only has it made no commitments to fund this project, but also the federal government is well known for breaking commitments.

EMINENT DOMAIN

If your house or business is in the way of the light rail plan, **your private property** will be taken against your will by the government. No amount of money is worth being kicked out of your own home. For more information go to the www.WesternLibertarian.org web site.

MARICOPA COUNTY NEEDS A GOOD TRANSPORTATION PLAN

We need an innovative, private enterprise plan that serves Phoenix metro's commuters. Not this economy-busting, government funded plan that does nothing to relieve traffic congestion.

VOTE "NO" ON PROPOSITION 400

Powell Gammill

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

As an active participant in transportation issues for over 25 years and one who has held several leadership positions including membership and Chairman of the ADOT Board, I firmly believe it is uneconomical, ineffective, inadequate, unsafe and unfair to businesses and taxpayers to include light rail in the overall transportation package. A good transportation plan should focus on the following priorities: Moving people, easing traffic congestion, reducing frustration by shortening commute times, improving air quality, connectivity, flexibility and all at a cost benefit to taxpayers.

The light rail portion of Proposition 400 DOES NOT contribute to a state of the art transportation system for our valley. On the contrary, it detracts by virtue of its cost, operational and maintenance expense, and its irreparable damage to businesses in its path.

We should NOT spend 25% of our \$8.3 billion dollar budget on a light rail system. The \$2.3 billion dollars appropriated for light rail could be used so much more effectively and economically if added to the \$6 billion dollars programmed for buses, local roadways, freeways, ride share, etc.

In addition to the WASTE of the \$2.3 billion of Prop 400 monies, we the taxpayers would be signing a blank check for billions of future operating dollars.

Our current Transportation Tax is in effect until December 31, 2005. Therefore, we still have adequate time to modify the plan, present it to the Legislature for their approval or, in the alternative, legislative referral to the voters in May of 2005, seven months before the expiration of the current tax.

A no vote on Proposition 400 will save the taxpayers of Maricopa County untold billions of dollars because of the inclusion of an unwarranted, unjustified, uneconomical and unnecessary light rail system.

Jim Patterson

Former ADOT Board Chairman

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Please visit [Stop Taxing All for Ridiculous Trolley Lines - WWW.STARTL.US](http://www.startl.us) - to learn how Maricopa County's taxpayers are being swindled into paying \$4.6 billion in new transportation taxes to support ridiculous public transit projects (most notably light-rail trolleys) over the next 20 years. Prop 400 is a bad deal for taxpayers.

Prop 400 is expected to generate \$8.5 billion in new sales taxes. Why should trolleys and buses get \$4.6 billion (54% of the new tax dollars) when less than two percent of taxpayers and commuters will ever use public transit? Light rail trolley cars will not reduce traffic congestion or air pollution. Trolleys will waste your time and money.

These "do-nothing" public transportation projects don't provide real solutions to the transportation and commuting problems most of this Valley's citizens face. This plan totally ignores funding transportation safety (median barriers), traffic law enforcement (highway patrol) and transportation system research and development (new technologies like SkyTran) which would benefit every taxpayer. Prop 400 benefits special interests.

Did you know that there is no requirement under Prop 400 that 50% of the cost of light rail be paid for with federal matching funds? Prop 400 is a bankrupt and rear-view vision of this area's future. This is the dawn of the 21st Century and we need new technologies, not 19th Century trolleys, to get us and our economy where we need to go safely, conveniently, quickly and affordably over the next 100 years. Local leaders need to startle us with a better vision, better modes and a better plan.

Please visit <http://www.startl.us> and <http://www.skytran.net> to see a vision of the future of transportation that makes sense for the 21st Century. Then Vote NO on Prop 400.

Gerald P. Spellman

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

history

phoenix trolley .dates from late 1800s to late 1940s. It even went to Glendale. It ran for the most part in the middle of the street. Removed because it didn't make money and it ran in the middle of the street. Just like the one that is being planned

Early July 2004 newspaper article.

City of Phoenix is trying to solve traffic problems.

This with 150 years of Trolley experience world wide and 4 years of Consultants working on the Transit 2000 system in particular. About all the consultants have come up with is that they need 8 years of 20 year tax program to build the trolley system. That will leave 12 years to operate the trolley from the proceeds of the tax. At that time, the government will have to find a new source for the over 100 million dollar a year subsidy.

SO HERE WE ARE 4 YEARS FROM THE TROLLEY'S PLANNED OPENING, AND THEY WANT 15 PERCENT OF AN EVEN BIGGER TAX TO EXPAND A SYSTEM THAT THEY DON'T KNOW HOW TO MAKE WORK.

SHAME ON OUR POLITICIANS FOR EVEN THINKING ABOUT IT.

This is not a tax extension. The existing tax was sold as a tax to bring our system up to date and then be kept up to date by the regular gas taxes. There was no trolley component in the tax that we are being asked to 'extend'. If this tax is defeated, plenty of time to look at other possibilities and at least one has been promised.

The Public Relation campaigners for the passage of this tax cannot be held responsible for the citizens getting what they vote for. Ask your elected city and county officers for DETAILS. They should know shouldn't they?

Bob McKnight

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

In 1985 the voters approved a transportation tax with 5.6 billion dollars dedicated to freeways and eight million dollars allocated to a regional public transit plan. It is a reality that all the original freeways are not completed. We need some form of public transportation which includes subsidies. Therefore, it seems to make sense to approve Proposition 400.

We are told this vote is only to **extend** what was originally approved, but Proposition 400 has a prohibitively expensive provision for light rail not included in the original plan. If approved, we will be paying for this white elephant for 20 years! The original expiration date of January 2006 gives us time for a better plan.

Light rail is not a solution to our transportation problems for several reasons:

It is too expensive. At a projected 2.3 billion dollars (not counting cost overruns) for about 20 miles it is slightly less than half what was allocated for the hundreds of miles of freeways. Federal dollars are also involved. This is not "free" money! Taxpayers will also subsidize \$12.00 for each boarding.

It will not relieve congestion or improve air quality. It will run down the middle of major streets. The drivers will opt for alternate streets, making them more congested. The slower traffic will cause more pollution.

It does not travel to major employment centers. A fixed track cannot be moved if it is deemed the route is flawed.

It is not "rapid transit." Estimated average speed is 15 mph.

Employment and shopping are widespread. Our weather is usually very hot. People do not like standing in hot weather waiting for a trolley and then waiting for shuttle busses or walking to their destinations. It will be an expensive experiment. We simply cannot afford it.

Vote **NO** on proposition 400.

LaRue W. Gates

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

Only the Special Interest Groups Benefit

The big-money light-rail forces would have us believe that the \$50 million-a-mile trolley system proposed in Prop. 400 is an effective use of taxpayer dollars. What will we get in return for our \$2.3 billion? According to Valley Metro's own analysis, the Valley will experience an increase in both traffic congestion and pollution, at a round-trip cost of nearly \$25.00 per rider - and this is from the plan's **proponents!** Other cities that have enacted similar light-rail schemes have actually seen transit's share of total travel decline as a result. Ultimately, the only people who gain from the passage of Prop. 400 are the special interest groups who stand to shovel hundreds of millions of our tax money in to their pockets for a plan that will be of no benefit to the rest of us.

Please vote **NO** on Prop. 400

Valley Business Owners (and Concerned Citizens), Inc.

David Molina, President

Janeva Hibbard, Secretary/Treasurer

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

You might think that a Regional Transportation Plan would be about spending money on regional transportation. That's not the case. In this deceptive \$15.8 billion dollar proposal, only \$9.0 billion is planned for regional transportation systems (Table 5-4 of MAG plan) - - with \$6.8 billion planned for "other" purposes.

This massive taxpayer scam contains projects that are not regional --much like the federal government loads spending bills with "pork". At the federal level, one politician says to another, "You put my wish list in a spending bill and I will vote to put your wish list in the bill." Each politician thinks he is getting a good deal because he is getting his pet projects and having someone else pay for it.

Where does the "other" \$6.8 billion dollars go in the proposed MAG plan? A big chunk of it goes to the \$50-million-a-mile-trolley system designed primarily for Phoenix - not the outlying cities and towns. Another city has 72 miles of local neighborhood street widening projects. Money also goes to local bus routes and local bike paths. It goes to projects that should be paid for by the people of the local city or town. It goes to local projects that should be funded by the taxpayers of the local city or town - not other people. Analysis of the dollars returned to communities shows that many communities, like Gilbert and Queen Creek, will receive just a small portion of the tax dollars their citizens pay into the fund.

As the tax burden is being raised in our communities for a variety of purposes, this tax money could be left in the pockets of the people of our local communities. This is the time to demand a responsible plan. We urge you to vote **NO**.

Valley Business Owners (and Concerned Citizens), Inc.

Fred Phillis, Vice President

Janeva Hibbard, Secretary/Treasurer

ARGUMENT "AGAINST" PROPOSITION 400

IF WE DON'T WATCH OUT WHERE WE'RE GOING WE' COULD END UP THERE! Vote "NO" on Prop 400!

The taxpayers of Maricopa County deserve a better regional transportation plan. Certainly, there still is plenty of time to go back to the legislature with a greater plan, one beneficial to both residents and visitors coming to our beautiful and fast growing Maricopa County, Arizona.

Voters should be aware that even though the present regional area road fund "RARF" tax ends by 2006, according to MAG fiscal reports, the MAG area still has 21 billion dollars forecasted in public monies as expenditures for freeways and transit projects over the next 20 years without this new tax, Prop 400. Therefore, maybe persons should consider not taxing ourselves again? Maybe we can get even more with less by making transportation more efficient with more public-private partnerships, better use of existing facilities, infrastructure and our combined use of the plentiful transit equipment already in the cities of the MAG area?

The tax is projected to bring in around \$300 million annually to build and maintain freeways with 1/3 (\$100 million) going directly from the state treasury, without warrant or voucher per law, to a quasi-government subdivision called Regional Public Transit Authority "RPTA" who will spend for transit-flexible bus systems and fixed rail capital project expenses upwards to 57 miles for an extended "light rail trolley system," an at-grade, in -the- mediam road design. The trolley already is to create more pollution as reported in its' environmental analysis of RPTA's staffed rail governing corporation, VMRI inc. Furthermore, the first 20 miles of this trolley system, CPHxEV trolley is located right in our serious non-attainment area for PM10 particulate pollution and on a multitude of "brownfields"- underground containments.

Vote "NO". Better we watch out where we're going!

Dianne Barker

Spelling, grammar, and punctuation were reproduced exactly as submitted in the "for" and "against" arguments.

AVISO PARA VOTANTES

1. Cualquier votante puede ser acompañado por una persona de su selección en la casilla de votación para el propósito de ayudarlo a votar su boleta electoral.
2. Se pueden llevar las boletas de muestra al lugar de votación y pueden llevarse en la casilla de votación el día de la elección.
3. Cualquier votante calificado que está en la fila de votantes esperando a las 7:00 p.m. se le permitirá preparar y votar su boleta electoral.
4. Los lugares de votación están abiertos el día de la elección de las 6:00 a.m. a las 7:00 p.m.

REQUISITOS PARA VOTAR

Para votar en esta Elección General, usted debe haberse registrado en un recinto dentro de los límites del Condado Maricopa la medianoche de lunes del 4 de octubre de 2004, o antes. Si no sabe si llena los requisitos para votar, debe ponerse en contacto con la Oficina del Registrador del Condado Maricopa al 602-506-1511.

Para información sobre ayuda de votar para los votantes con incapacidades, por favor llame al:
602-506-1511 or 602-506-2348 (TDD)
Más información son disponible al la Internet al: WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV

VOTACIÓN TEMPRANA

Las personas elegibles para votar en esta elección y que desean votar temprano en persona pueden acudir a cualquier de las Oficinas del Registro del Condado localizadas en 111 S. 3rd Ave., Phoenix; 510 S. 3rd Ave., Phoenix, o en 222 E. Javelina, Mesa, a partir del 30 de septiembre del 2004. Se puede votar en persona hasta las 5:00 p.m. del 29 de octubre del 2004, el viernes antes de la elección.

La votación temprana también estará disponible en los sitios satélites a lo largo de condado. Para localizaciones y horas de operación, por favor llame al 602-506-1511.

Se puede solicitar una boleta electoral de correo llamando la Departamento de Elecciones del Condado Maricopa al 602-506-1511 o 602-506-2348 (TDD-Dispositivo de las telecomunicaciones para el sordo). Se pueden enviar las solicitudes por escrito al Departamento de Elecciones del Condado Maricopa, PO Box 20681, Phoenix Az 85036-0681 y se puede hacer las solicitudes por Internet al sitio siguiente: (<http://recorder.maricopa.gov/SPAabsentee.htm>) Las solicitudes por escrito, teléfono o Internet deben ser recibidas en la Oficina del Registrador a las 5:00 p.m., el segundo viernes antes de la elección (22 de octubre del 2004) a más tardar. La solicitud por escrito debe incluir:

- 1) El nombre y dirección de residencia;
- 2) La fecha de nacimiento;
- 3) La elección por la cual se solicita la boleta electoral;
- 4) La dirección a donde se debe enviar la boleta si es diferente de la dirección de residencia;
- 5) La firma del solicitante.

Para ser válida y contada, la boleta electoral de sobre y Declaración Jurada se debe entregar a la Oficina del Registrador del Condado, otro oficial a cargo de elecciones o se puede depositar en cualquier lugar de votación en el condado hasta las 7:00 p.m. el día de la elección (2 de noviembre del 2004).

INSTRUCCIONES

PARA VOTAR EN EL LUGAR DE VOTACIÓN

Usando el Sistema de Votación de Escaneo del Condado Maricopa



SOLO USE LA PLUMA ESPECIAL QUE SE ENCUENTRA EN EL CASILLA DE VOTACIÓN
SI UD HACE UN ERROR POR FAVOR REGRESE LA BOLETA AL OFICIAL DE ELECCIÓN POR UN BOLETA NUEVA

RESUMEN DE LA CONTINUACIÓN DE LA IMPOSICIÓN DEL MEDIO CENTAVO DE IMPUESTOS (VENTAS) PARA TRANSPORTES

Historia

En 1985, los votantes del Condado de Maricopa aprobaron la Proposición 300 para establecer una imposición de medio centavo (0.5%) de impuestos (ventas) para transportes para la construcción de un sistema regional de autopistas. El impuesto del medio centavo fue aprobado por un período de 20 años y termina el 31 de diciembre, 2005.

El impuesto del medio centavo ha sido usado para desarrollar más la red de autopistas regionales y suministrar algunos servicios de tránsito básicos.

Proposición 400

De ser aprobada por los votantes del Condado de Maricopa, la Proposición 400 continuaría el impuesto de ventas del medio centavo por 20 años, hasta el 31 de diciembre, 2025. Este impuesto de ventas sería usado para la construcción de nuevas autopistas, ampliación de autopistas existentes, mejoras al sistema principal de calles, servicios de autobuses regionales y otros servicios de transportes especiales, y servicios de tránsito de alta capacidad tales como tranvía ligero, tránsito de autobús rápido y autobuses expresos. Todos los proyectos que se van a financiar del propuesto impuesto de ventas se especifican Maricopa Association of Governments (MAG) Regional Transportation Plan (el Plan de Transportes Regional de la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG).

Plan de Transportes Regional

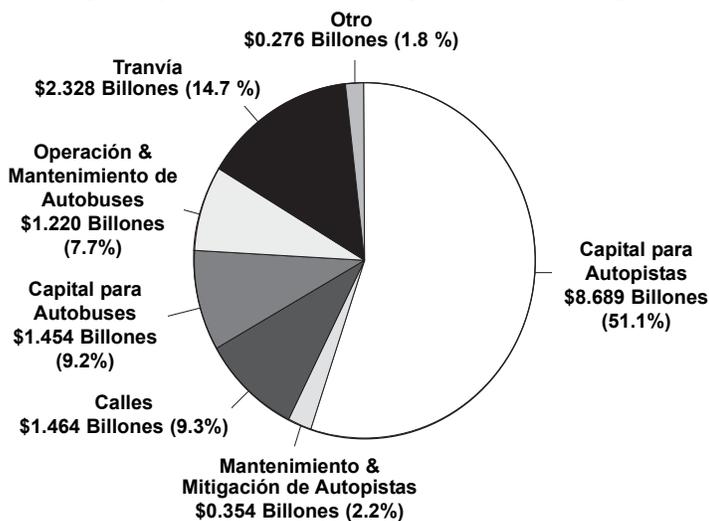
Utilizando las sugerencias de la comunidad, el Comité de Normas de Transportes del MAG desarrolló el Plan de Transportes Regional (el Plan). El comité de 22 miembros incluyó oficiales y representantes elegidos de las ciudades y pueblos de toda la región, la comunidad de negocios, el Departamento de Transportes de Arizona, Condado de Maricopa, la industria camionera, tránsito y Citizens Transportation Oversight Committee (el Comité de Supervisión de Transportes de los Ciudadanos).

El Plan de Transportes Regional incluye \$15.8 billones en proyectos propuestos, tomando en cuenta todas las fuentes de financiamiento regionales. Alrededor de la mitad del financiamiento, \$9 billones (basado en dólares del 2002 e incluyendo \$500 millones separados para gastos de intereses) resultarán de la aprobación de la Proposición 400.

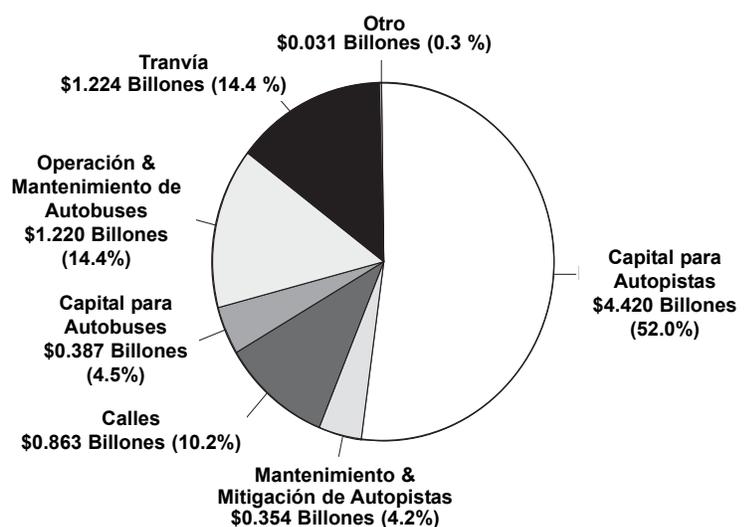
El Plan incluye una variedad de opciones de transporte a lo largo de todos los tipos de transportes.

Los siguientes dos gráficos circulares presentan cómo serían distribuidos los ingresos entre los tipos de transportes, con el primer gráfico presentando el Plan entero considerando **todas** las fuentes de financiamiento regionales. El segundo gráfico circular presenta específicamente cómo sería distribuido **nada más el financiamiento del medio centavo de impuestos**.

Financiación de Todas las Fuentes de Ingresos
(Incluyendo Fondos del Impuesto de Ventas)



Financiación de Fondos del Impuesto de Ventas Solamente



A continuación aparece un resumen de los elementos principales del Plan (Todo el Plan con mapas a color está disponible en la página electrónica de las Elecciones del Condado en: WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV).

Mejoras a Autopistas

(Total de \$9.04 billones de fondos regionales, de los que \$4.8 billones provienen de fondos del impuesto de ventas)

Para ver un mapa con los detalles de los proyectos para las autopistas, vaya a la página 51.

El Plan incluye 344 millas en total de autopistas nuevas o renovadas. En total, \$9.0 billones (de los que \$4.8 billones provienen del impuesto de ventas del medio centavo) están destinados a proyectos de autopistas, incluyendo construcción, mantenimiento, y mitigación para vecindarios. El Plan incluye planeamiento, derechos de vía, construcción y mantenimiento, 78 millas de nuevas autopistas, 266 millas de autopistas renovadas y 50 millas de protección/adquisición de derechos de vía para autopistas, lo que incluye construcción de 11 millas de caminos temporales.

Los principales proyectos para autopistas incluyen:

- **Construcción de cuatro autopistas nuevas:**
 - **Loop 303 (Estrella Freeway)** - Nueva autopista de seis carriles que se extienden desde I-17 en Lone Mountain Rd., por lo general hacia el oeste a Grand Avenue y dirigiéndose al sur a I-10, terminando en el I-10 Reliever.
 - **I-10 Reliever Freeway** - Nueva autopista de seis carriles para suministrarle una importante ruta paralela al corredor de I-10 en el Valle Oeste, extendiéndose a partir de la futura autopista South Mountain Freeway (Loop 202) a la futura autopista Estrella Freeway (Loop 303).
 - **South Mountain Freeway (Loop 202)** - Nueva autopista de seis carriles desde Santan Freeway (Loop 202) a I-10 en el Valle Oeste. (El alineamiento exacto de esta autopista no se ha decidido y se están estudiando actualmente varias opciones de ubicación.)
 - **Williams Gateway Freeway** - Nueva autopista de seis carriles desde el Loop 202 (Santan) cerca de Hawes Rd. hasta Meridian Rd. en la línea del condado.
- **Protección de los derechos de vía para:**
 - Ruta Estatal 74 desde el Loop 303 hasta US 60, para suministrar un futuro acceso controlado a la autopista.
 - Futura extensión del Loop 303 sur desde I-10 Reliever hasta Riggs Rd.
 - Futura extensión de I-10 Reliever desde el Loop 303 a SR 85 y construcción de autopista temporal de dos carriles.
- **Proyectos propuestos para aliviar la congestión:**
 - I-17 en Phoenix.
 - Nudo vial Loop 101 (Pima Freeway)/Loop 202 (Red Mountain Freeway).
 - I-10 desde Baseline Rd. hasta SR 51.
 - Grand Avenue sur del Loop 303.
- **Añadir nuevos carriles a:**
 - Loop 202 (Red Mountain). Incluye carriles para uso general desde SR 51 hasta US 60; carriles para Vehículos de Uso Colectivo (HOV) desde el Loop 101 hasta US 60.
 - Loop 202 (Santan). Incluye uso general y carriles HOV desde I-10 hasta US 60.
 - Loop 101 (Price Freeway, Agua Fria Freeway y Pima Freeway). Incluye carriles para uso general desde I-10 hasta el Loop 202 (Red Mountain) y US 60 al Loop 202 (Santan); carriles HOV desde I-10 hasta el Loop 202 (Santan).
 - I-17 (Black Canyon Freeway). Incluye carriles para uso general desde Peoria Ave. hasta New River Rd.; carriles HOV desde el Loop 101 hasta Anthem Way y desde McDowell Rd. hasta 16th St.
 - US 60 (Superstition Freeway). Incluye carriles para uso general desde I-10 hasta el Loop 101, desde Val Vista Drive hasta Power Rd., y Crismon Rd. hasta Meridian Rd.; carriles HOV desde Val Vista Dr. hasta Meridian Rd.
 - US 60 (Grand Avenue). Mejoras desde el Loop 303 hasta cerca de 19th Ave., lo que incluye ampliación a seis carriles desde el Loop 101 hasta el Loop 303.
 - I-10. Incluye carriles para uso general desde Baseline Rd. hasta Riggs Rd. y desde I-17 oeste hasta SR 85; carriles HOV desde el Loop 202/Santan hasta Riggs Rd. y desde el Loop 101 hasta el Loop 303.
 - SR 51 (Piestewa Freeway). Incluye carriles para uso general y HOV desde Shea Boulevard hasta el Loop 101.
 - SR 85. Incluye carriles para uso general desde I-10 hasta I-8.
- **Construcción de rampas de autopista a autopista para conexiones directas de HOV en los siguientes nudos viales:**
 - I-10/Loop 202 (Santan Freeway)
 - I-17/Loop 101
 - I-10/Loop 101
 - Loop 101/SR 51
 - Loop 101 (Price Freeway)/Loop 202 (Santan Freeway)
 - Loop 202/US 60 (Superstition Freeway)

- **Construcción de nuevos nudos viales, incluyendo:**
 - 64th St./Loop 101
 - Beardsley Rd./Loop 101
 - Bethany Home Rd./Loop 101
 - Bullard Rd./I-10
 - Chandler Heights/I-10
 - Dixileta Drive/I-17
 - Dove Valley Rd./I-17
 - El Mirage Rd./I-10
 - Mejoras en el nudo vial de Grand Avenue en 67th Ave. (parte del proyecto principal de Northern Avenue), 51st Ave., 35th Ave., y un nuevo nudo vial en 19th Ave.
 - Jomax Rd./I-17
 - Meridian Rd./US 60
 - Perryville Rd./I-10
- **Otras mejoras de autopistas:**
 - \$279 millones para financiamiento de mantenimiento en el sistema de autopistas, para la recolección de basura y para jardinería.
 - \$143 millones para sistemas de administración de autopistas para mejorar el flujo del tráfico.
 - \$75 millones para mitigación para vecindarios, incluyendo muros para el ruido y asfalto con caucho.

Mejoras de Calles Importantes

(Total de \$1.46 billones de fondos regionales, de los que \$863 millones provienen de los fondos del impuesto de ventas)

Para un mapa de mejoras al servicio de autobuses regionales, vea la página 52. Para proyectos de tránsito de autobús rápido, tranvía ligero y de tránsito de alta capacidad, vea la página 53.

El Plan incluye \$1.5 billones (de los que \$863 millones provienen de los fondos del impuesto de ventas del medio centavo) para financiar 275 millas de calles importantes nuevas o renovadas, 34 importantes intersecciones y protección de derechos de vía. El Plan incluye \$50 millones para proyectos de Intelligent Transportation Systems (Sistemas de Transporte Inteligente, cuyas siglas en inglés son ITS) para mejorar el flujo del tráfico, coordinar señales y suministrar información sobre carreteras. Los proyectos incluyen:

- **Los principales proyectos de calles principales incluyen:**
 - Mejora de Northern Avenue hasta una avenida desde Grand Avenue al Loop 303.
 - Construcción del nuevo Rio Salado Parkway desde 7th St. hasta el Loop 202 (South Mountain Freeway).
 - Construcción de la nueva conexión de Sonoran Parkway en el Valle Noreste aproximadamente desde Central Ave. hasta 32nd St.
- **Calles importantes nuevas/ensanchadas a través de la región.**
- **Mejoramiento de intersecciones en el Valle Sureste.**
- **"Señales inteligentes" que detectan las condiciones del tráfico en intersecciones importantes a través de la región.**
- **Otras mejoras, incluyendo:**
 - Nuevos puentes sobre Salt River en Dobson Rd., Gilbert Rd. y McKellips Rd.
 - Túnel bajo el Aeropuerto de Scottsdale a lo largo de la alineación de Butherus-Raintree Drive.
 - Paso subterráneo en Miller Rd. y el Loop 101.
 - Protección de derechos de vía para 17 millas a lo largo de Jomax Rd. desde el Loop 303 hasta Sun Valley Parkway.

Mejoras al Tránsito Regional

(Total de \$5 billones de fondos regionales, de los que \$2.8 billones provienen de los fondos del impuesto de ventas)

El Plan incluye proyectos como autobuses regionales, tranvía ligero, servicios dial-a ride (llamada para transporte), y servicio de autobuses rurales durante el período de 20 años de vida del Plan. En total, \$5.0 billones, ó 31.7 por ciento de los fondos regionales se asignan a proyectos de tránsito (de los que \$2.8 billones procederán del impuesto de ventas del medio centavo). Estos fondos incluyen \$3.8 billones para proyectos de tránsito importantes y \$1.2 billones para operaciones del tránsito de autobuses. Los principales proyectos de tránsito incluyen:

- **Servicio de autobuses regionales:**
 - Nuevos o mejores servicios de autobuses en 28 rutas, más 12 rutas nuevas.
 - Mejoras al servicio de tránsito de autobuses expresos/rápidos, incluyendo 10 rutas nuevas.
 - 26 instalaciones para pasajeros nuevas, incluyendo 13 lotes de park-and-ride (estacione y súbase al autobús) y 13 centros de tránsito.
 - 2,100 autobuses nuevos.
 - Mejor seguridad de tránsito.
 - Mejoramiento de 1,200 paradas de autobús (áreas para desplazamiento, refugios).
 - Suministro de rutas de autobuses rurales para Wickenburg y Gila Bend.
 - Mejoramiento y construcción de instalaciones para mantenimiento y operación de tránsito.
- **1,000 vehículos nuevos para dial-a-ride.**
- **Triplicación de los servicios de camionetas de uso colectivo.**
- **Triplicación de los servicios paratransitos de dial-a-ride para los usuarios con derecho bajo Americans with Disabilities Act (la Ley de Estadounidenses con Discapacidades).**
- **Tránsito de alta capacidad, incluyendo 27.7 millas nuevas más para el proyecto previamente aprobado del tranvía ligero del Centro de Phoenix/Valle Este. Los proyectos incluyen:**
 - \$164 millones para financiar el apoyo de infraestructura regional ya aprobada para todo el sistema del tranvía ligero, lo que incluyen instalaciones para mantenimiento, puentes, y vehículos de tranvía (no incluye costos de operación).
 - Construcción de extensiones del tranvía ligero desde:
 - El Centro de la Ciudad de Phoenix a lo largo del corredor de I-10 hasta la Ave. 79th Ave. (11 millas).
 - Apache Boulevard hasta Southern Ave. a lo largo de Rural Rd. (2 millas).
 - Centro de Phoenix a Paradise Valley Mall (12 millas).
 - Tránsito de alta capacidad a lo largo de Main St. desde Sycamore hasta Mesa Drive en Mesa (2.7 millas).

Otros Programas de Transporte

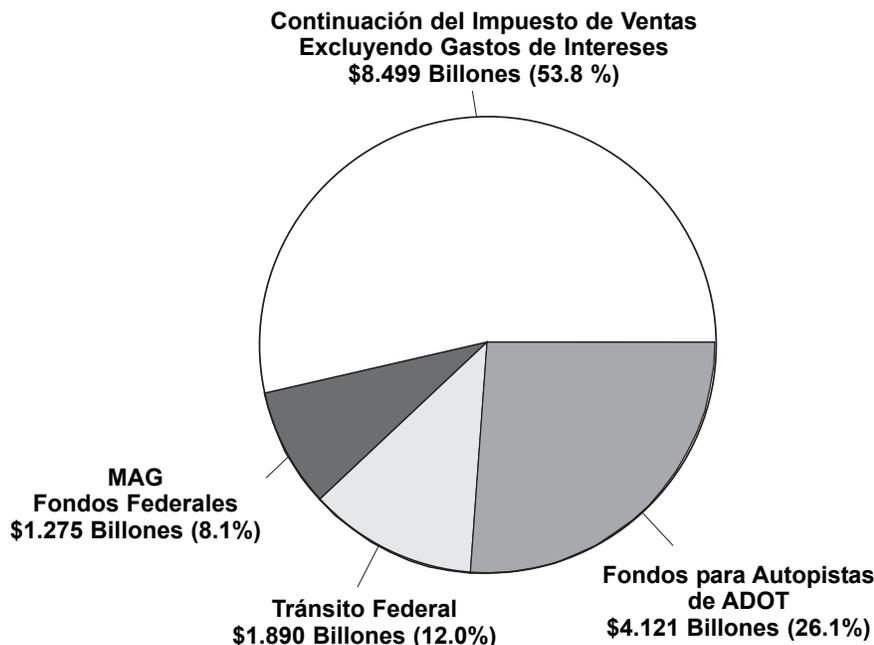
(Total de \$276 millones de fondos regionales, de los que \$31 millones provienen de los fondos del impuesto de ventas)

El Plan incluye \$276 millones (de los que \$31 millones provendrán del impuesto de ventas del medio centavo) para tratar la calidad del aire, viaje en bicicleta y pedestre, futuras opciones de viaje al trabajo por transporte en tranvía, funciones de planeamiento de seguridad y transportes. (Considerando sólo la continuación de los fondos del impuesto de ventas, \$31 millones, ó.3 por ciento, serán asignados para esta categoría.)

Fuentes de Ingreso del Plan

El gráfico de abajo presenta todas las fuentes de ingresos regionales que se usarían para implementar el Plan.

Fuentes de Ingresos para Transportes Regionales



Medidas de Responsabilidad del Plan y Enmiendas al Plan

El Plan incluye medidas de responsabilidad, disposiciones para supervisión y procedimientos para enmiendas al Plan. Entre los elementos requeridos por ley:

Programa de Certificación del Ciclo de Vida

Un "Programa de Ciclo de Vida", o proceso anual de presupuesto, está establecido para mantener un balance de ingresos y gastos para los tres tipos de transportes principales.

Auditorías de Desempeño a los Cinco Años

A partir del 2010 y cada quinto año a partir de ahí, un auditor capacitado e independiente llevaría a cabo una auditoría de desempeño del Plan de Transportes Regional. Se requiere una audiencia pública sobre las conclusiones y recomendaciones de la auditoría.

Separación de Fondos

Se establecerían tres cuentas separadas para los fondos del impuesto de ventas - autopistas, calles y tránsito. Se establecen "cortafuegos" entre cada una de las tres cuentas de fondos en la ley estatal para que los fondos de impuestos no puedan ser movidos de una cuenta a otra. Los fondos del impuesto de ventas pueden ser movidos de un proyecto a otro dentro del tipo de transporte luego de a una revisión legislativa definida y aprobación del proceso. En otras palabras, los fondos se podrían mover de un proyecto de autopista a un proyecto de autopista, pero no de un proyecto de autopista a un proyecto de tránsito.

Citizens Transportation Oversight Committee (Comité de Supervisión de Transportes de los Ciudadanos)

La legislatura le ha encargado la supervisión del Plan al Citizens Transportation Oversight Committee.

Enmiendas Principales

Se le pueden hacer enmiendas al Plan propuesto y a los proyectos del mismo. Sin embargo, se requerirá un proceso estricto para hacerle enmiendas al Plan. Este proceso requiere que deban ser considerados proyectos alternativos, usando la misma modalidad de viaje y en el mismo corredor general tratado por el proyecto original.

Proyecciones y Contingencias de Costos/Ingresos

Los cálculos de todos los ingresos y costos fueron preparados durante el desarrollo del Plan. Estos cálculos son considerados razonables para los procesos de planificación e incluyen supuestas estrategias financieras. Para tomar en cuenta las incertidumbres relacionadas con las proyecciones de costos e ingresos durante un período de 20 años, el Plan incluye factores de contingencia. Es importante, sin embargo, que las incertidumbres de los costos e ingresos pueden ser resueltas solamente cuando se hayan completado estudios de ingeniería y se demuestren las condiciones económicas durante el tiempo. Se necesitarán ajustes y actualizaciones periódicas del Plan para responder a los cambios de condiciones y a la nueva información.

Índice de la Imposición del Impuesto para Transportes:

El índice de la imposición del impuesto para transportes, en los negocios sujetos al impuesto de ventas estatal del cinco por ciento (impuesto de privilegio de transacción), sería de un medio (1/2) por ciento de lo recaudado en bruto de las ventas o los ingresos en bruto de una actividad de negocios de dicho negocio. En una compra de \$10.00, el impuesto para transportes continuaría siendo de cinco centavos. Para los negocios que pagan el impuesto estatal a un índice más bajo, la imposición del impuesto para transportes continuaría siendo un décimo (1/10) del índice del estado.

Duración:

De ser aprobado por los votantes, el impuesto iniciaría el 1 de enero, 2006 y estaría en efecto por 20 años.

Proyección de las Cantidades de Ingresos Anuales y Acumulativos que se van a Obtener:

La imposición del impuesto para transportes produciría aproximadamente \$9.0 billones durante la duración del impuesto de acuerdo a las proyecciones actuales. Aquí se indican los cálculos con base anual en miles de dólares y representan la capacidad de compra del 2002.

**PROYECCIONES DE LA CONTINUACIÓN DEL IMPUESTO DE VENTAS
2006-2025
(Indicada en Miles de Dólares del 2002)**

Año	Impuesto De Ventas	Cantidad Acumulada
2006	\$285,788	\$285,788
2007	\$299,661	\$585,449
2008	\$317,117	\$902,566
2009	\$335,590	\$1,238,156
2010	\$355,139	\$1,593,295
2011	\$372,378	\$1,965,673
2012	\$390,455	\$2,356,128
2013	\$409,409	\$2,765,537
2014	\$429,283	\$3,194,820
2015	\$445,955	\$3,640,775
2016	\$463,273	\$4,104,048
2017	\$481,264	\$4,585,312
2018	\$499,954	\$5,085,266
2019	\$514,516	\$5,599,782
2020	\$529,502	\$6,129,284
2021	\$544,924	\$6,674,208
2022	\$560,796	\$7,235,004
2023	\$571,685	\$7,806,689
2024	\$582,786	\$8,389,475
2025	\$594,102	\$8,983,577
TOTAL	\$8,983,577	

Fuente: Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG)

PROPOSICIÓN 400
(texto completo de la medida)

RELACIONADA CON LA TRANSACCIÓN DEL IMPUESTO (DE VENTAS) DE TRANSPORTES

TÍTULO OFICIAL: Plan Regional de Transportes.

TÍTULO DESCRIPTIVO: Una disposición continuando el actual derecho de transacción del impuesto (ventas) de transportes para tratar el sistema de transportes regional mediante la construcción de nuevas autopistas, expansión de autopistas existentes con mayor acceso y capacidad, construcción de calles e intersecciones, expandiendo el tránsito mediante la extensión del planeado sistema de tranvía eléctrico, aumentando la frecuencia de los servicios de buses y proporcionando servicios adicionales de bus, "dial-a-ride" (llamada para transportación) y "vanpool" (camionetas de uso colectivo).

¿Está usted a favor de la continuación del derecho de transacción del impuestos (de ventas) del condado para fines de transportes regionales en el Condado de Maricopa?

Un voto de "SÍ" aprobará el derecho de la transacción del impuesto (de ventas) en el Condado de Maricopa por veinte años para suministrar financiamiento a proyectos de transportes de acuerdo al plan regional de transportes.

Un voto de "NO" rechazará el derecho de la transacción del impuesto (de ventas) con fines de transportes en el Condado de Maricopa.

FORMATO DE BOLETA / BOLETA DE MUESTRA
ELECCIÓN GENERAL
2 DE NOVIEMBRE DE 2004
CONDADO DE MARICOPA, ARIZONA

PROPOSICIÓN 400

RELACIONADA CON LA TRANSACCIÓN DEL IMPUESTO (DE VENTAS) DE TRANSPORTES

¿Está usted a favor de la continuación de una transacción de impuesto (de ventas) del condado con el propósito de transportes regionales en el Condado de Maricopa?

Un voto de "SÍ" continuará el derecho de transacción del impuesto (de ventas) en el Condado de Maricopa por veinte años para suministrar financiamiento a proyectos de transportes de acuerdo al plan regional de transportes.

Un voto de "NO" rechazará el derecho de transacción del impuesto (de ventas) en el Condado de Maricopa.

SÍ

NO

MUESTRA



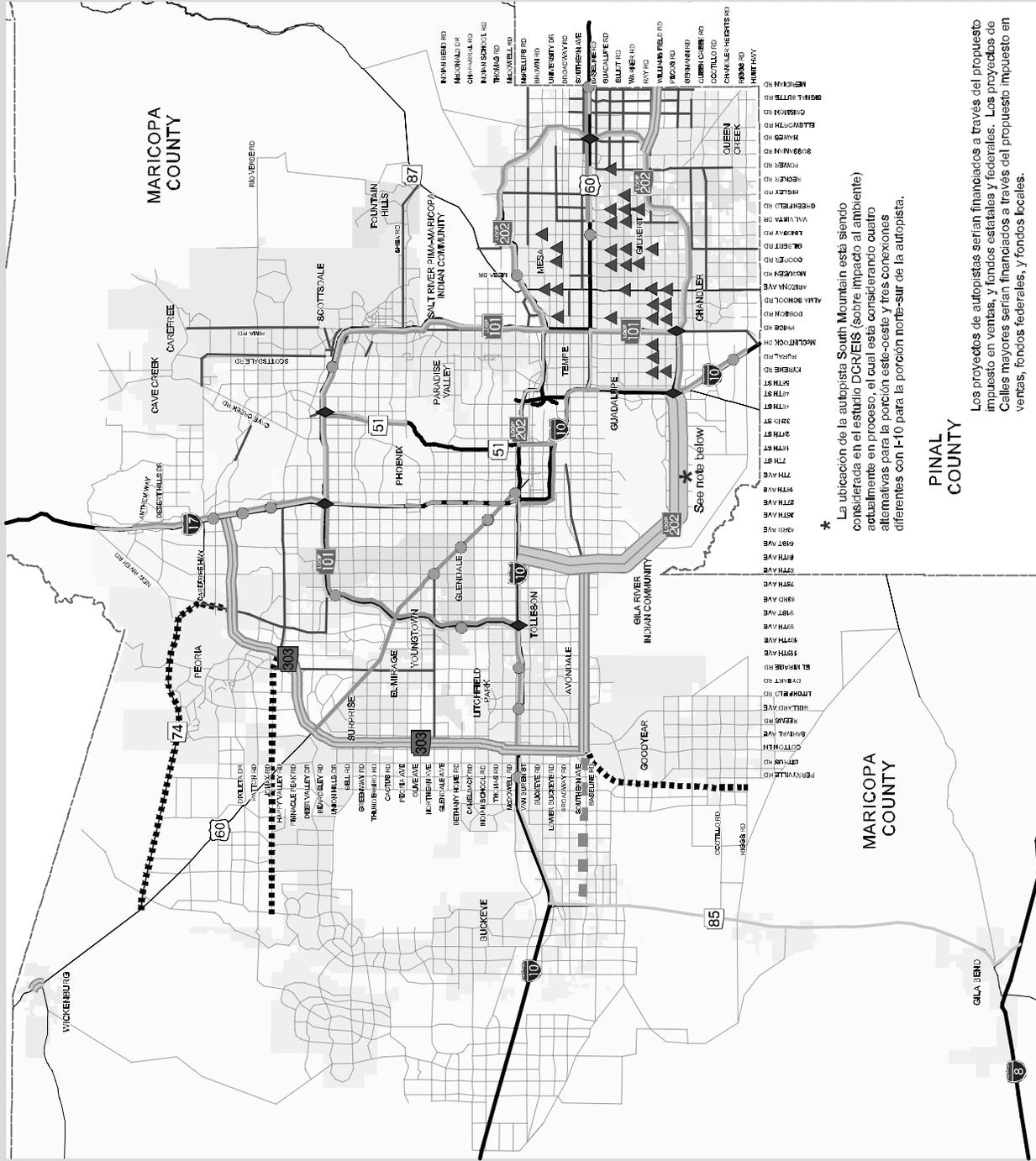
Autopistas/Carreteras Y Calles Principales

Autopistas/Carreteras

- ▬ Construcción de Nueva Autopista/Carretera
- ▬ Desarrollo de Corredor Interino
- ▬ Mejoras de Capacidad en Corredor
- ▬ Mejoras en Capacidad de Largo Plazo
- ▬ Nuevos Carriles de Uso General
- ▬ Mejoras a Corredor de Grand Avenue
- ▬ Nuevos Carriles Para Vehículos con más de una persona a bordo (HOV)
- ◆ Nueva rampa de enlace con Carriles para Vehículos con más de una persona a bordo
- Nueva Interconexión de Trafico
- ▬ Preservación de Derechos de Via

Calles Principales

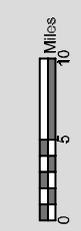
- ▲ Mejoras a Intersecciones
 - ▬ Calles Nuevas/Mejoradas
 - ▬ Preservación de Derechos de Via
- Otros Detalles del Mapa
- ▬ Limites del Condado
 - ▬ Autopista Existente
 - ▬ Otros Caminos



* La ubicación de la autopista South Mountain está siendo considerada en el estudio DCR/EIS (sobre impacto al ambiente) actualmente en proceso, el cual está considerando cuatro alternativas para la porción este-oeste y tres conexiones diferentes con I-10 para la porción norte-sur de la autopista.

PINAL COUNTY

Los proyectos de autopistas serian financiados a través del impuesto impuesto en ventas, y fondos estatales y federales. Los proyectos de Calles mayores serian financiados a través del impuesto impuesto en ventas, fondos federales, y fondos locales.



Aunque se ha hecho todo lo posible para asegurar la exactitud de esta información, la Asociación de Gobiernos Maricopa no hace ninguna garantía, declarada o implícita, acerca de su exactitud y expresamente rechaza responsabilidad por cualquier error.

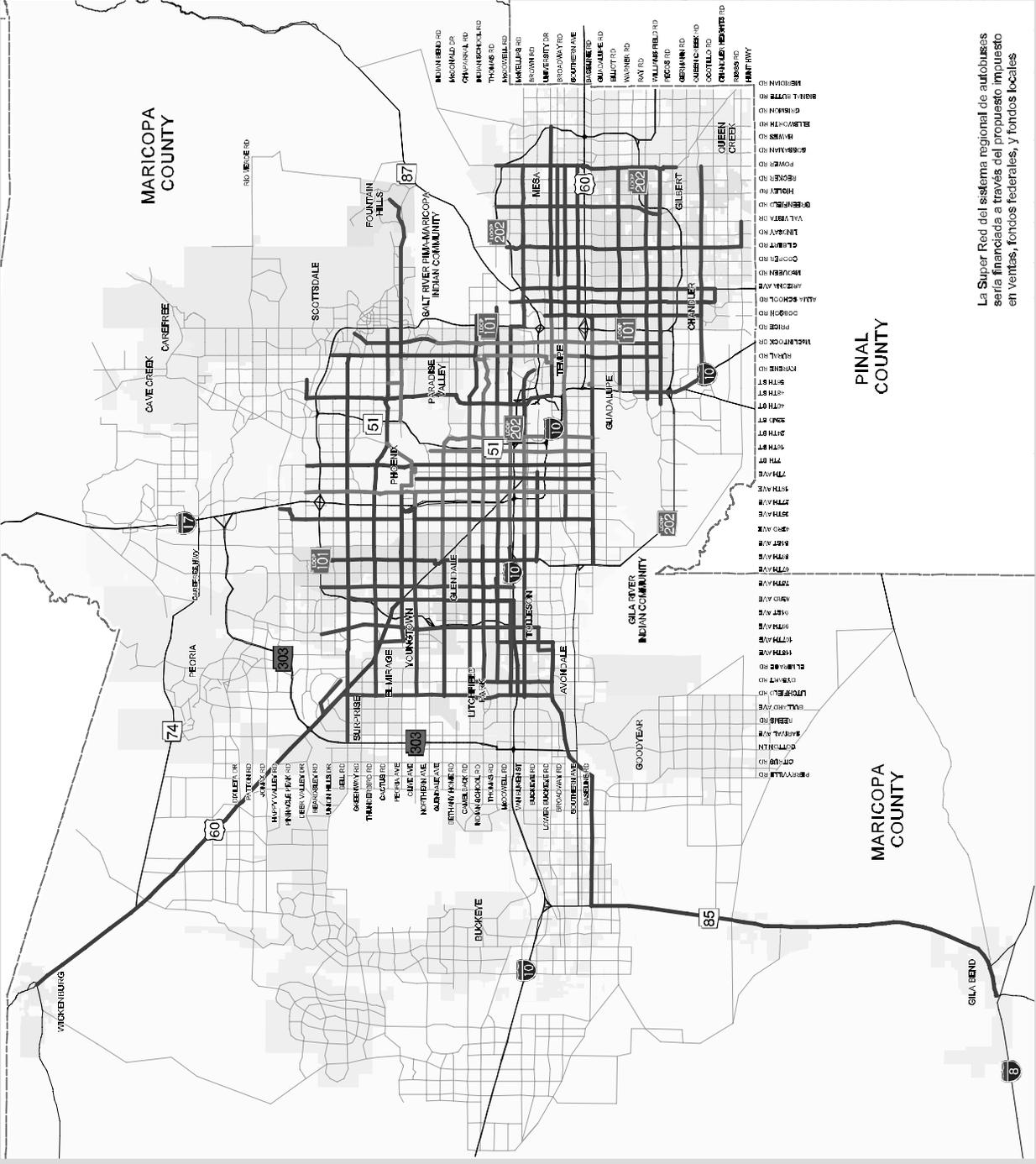
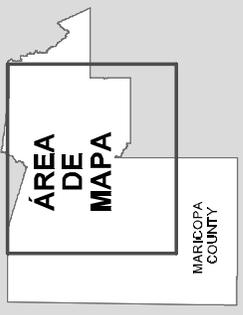
Las ubicaciones de nuevas autopistas, carreteras, calles principales y facilidades de transporte de tren ligero/alta capacidad serán determinadas después de que sean completados los debidos estudios ambientales y de diseño.

Plan Regional de Transporte



Super Red de Sistema de Autobuses

- Servicio Actual
- El servicio propuesto tiene mayor frecuencia en horas de mayor demanda que actualmente
- Nuevo Servicio
- Nuevas Rutas Rurales
- Límites del Condado
- Autopistas/Carreteras
- Otros Caminos



La Super Red del sistema regional de autobuses sería financiada a través del impuesto en Ventas, fondos federales, y fondos locales

Las ubicaciones de nuevas autopistas, carreteras, calles principales, y tren ligero/transporte de alta capacidad serán determinadas después de que sean completados los debidos estudios ambientales y de diseño.



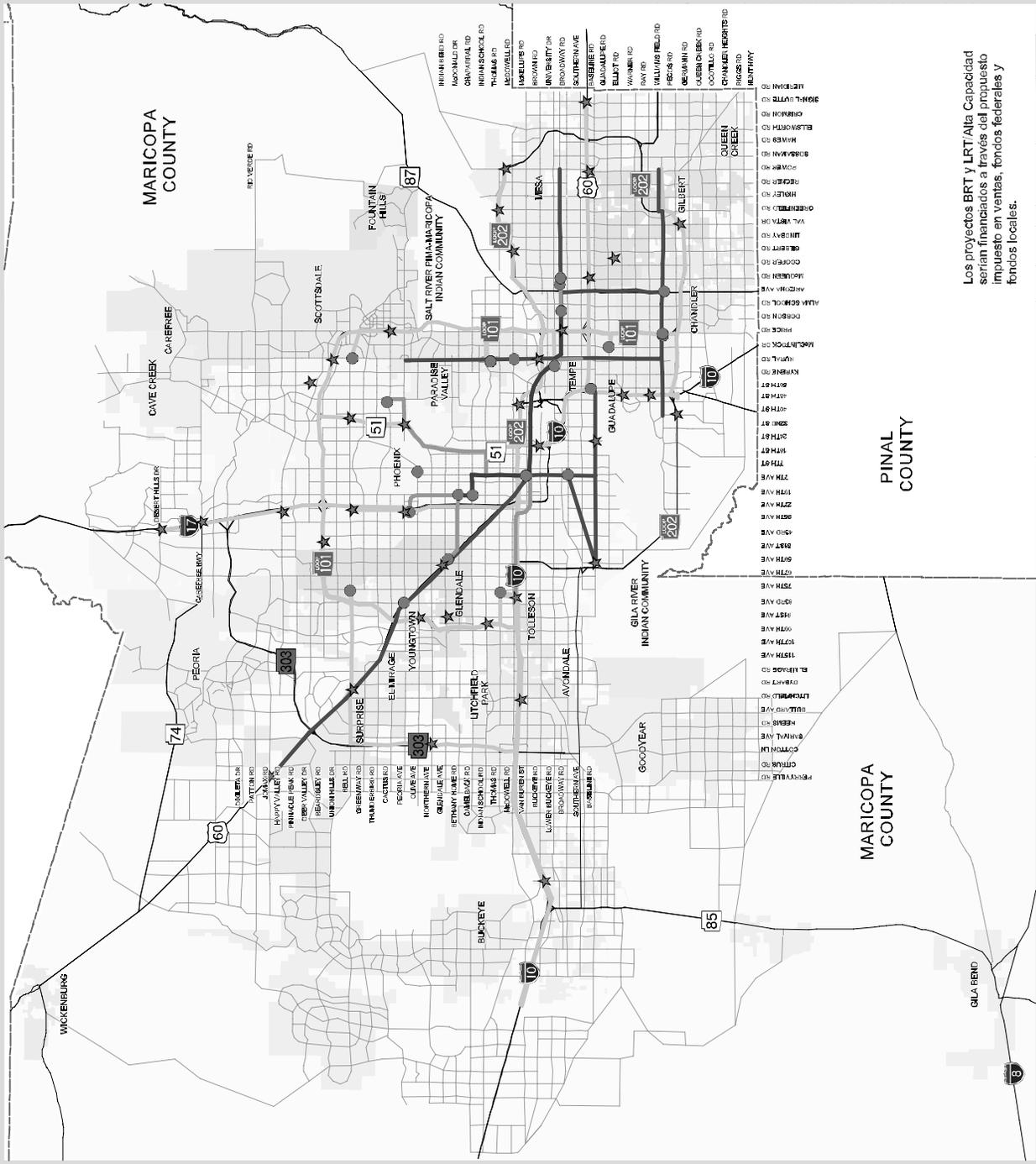
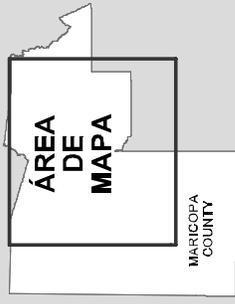
Aunque se ha hecho todo lo posible para asegurar la exactitud de la información, la Asociación de Gobiernos Maricopa no hace ninguna garantía, declarada o implícita, sobre la exactitud y expresamente rechaza responsabilidad por cualquier error.

Plan Regional de Transporte



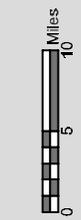
Transporte Rápido de Autobús (BRT) Y Transporte de Tren Ligero (LRT)/Transporte de Alta Capacidad

- Rutas Principales BRT
- Rutas BRT en Autopistas
- Transporte de Tren Ligero - Segmento Mínimo de Operación Aprobado
- Extensiones de Corredores de Tren Ligero/Transporte de Alta Capacidad
- ★ Estacionamientos Existentes o Planeados Park-and-Ride
- Existentes o Planeados Centros de Transporte Urbano
- Limites del Condado
- Autopistas/Carreteras
- Otros Caminos



Los proyectos BRT y LRT/Alta Capacidad serían financiados a través del impuesto impuesto en ventas, fondos federales y fondos locales.

Aunque se ha hecho todo lo posible para asegurar la exactitud de esta información, la Asociación de Gobiernos Maricopa no hace ninguna garantía, declarada o implícita, sobre su exactitud y expresamente rechaza responsabilidad por cualquier error.



Las ubicaciones de nuevas autopistas, carreteras, calles principales y rutas de tren ligero/transporte de alta capacidad serán determinadas después de que sean completados los debidos estudios ambientales y de diseño.

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Deseo pedirle que vote que "sí" a favor del Plan escrito por Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa). Sería fabuloso, aún si es algo arriesgado abordar en medio de una calle muy transitada. Tal vez podemos limitar el uso a las personas jóvenes que pueden correr rápido.

Yo sé que empeorará el aire, pero será en tan poca cantidad que valdría la pena que carros elegantes de tranvía pudieran hacer de Phoenix una ciudad de clase mundial. Eso cuenta, para muchas personas. Especialmente para aquellas allá en el Este.

Yo les dije a todos mis vecinos que votaran a favor de este nuevo impuesto. Ellos dicen que ellos nunca usarían el el tranvía, pero debe haber alguien que lo haga. Yo tampoco puedo usarlo puesto que tengo que hacer tres paradas del trabajo a mi casa. Pero algunas pocas personas lo usarán, y esto descongestionará un poco la autopista para que yo pueda ir más rápido.

Los nuevos carros del tranvía tendrán buenas unidades de aire acondicionado en ellos. Esto será bueno para todos nosotros, aún para las personas sin hogar que necesitan escapar del calor de Phoenix. Debemos pensar en aquellos menos afortunados.

Mientras los contribuyentes del condado están pagando por la mayor parte del costo del viaje, nosotros podemos pagar el dólar o alrededor de él que nos costará a nosotros los usuarios. A mi me gustaría montarme una vez en é. Sí, debemos votar por esto sólo por hacer algo, aunque eso no sea lo correcto.

Erica Gibson

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

National Federation of the Blind of Arizona (la Federación Nacional de Ciegos de Arizona, cuyas siglas en inglés son NFBA) es la mayor asociación que representa a las personas ciegas en Arizona. NFBA les pide a los residentes que voten que sí a favor de la extensión de impuesto que incluye financiamiento para autopistas, calles y tránsito público. Este plan de modo múltiple está diseñado para mejorar la calidad de vida de todos los residentes y visitantes del Condado de Maricopa.

El Condado de Maricopa tiene un sistema de transportes deficiente, especialmente el tránsito público. El plan fue adoptado en forma unánime por los alcaldes y representantes de negocios de Maricopa Association of Governments (la Asociación de los Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG). Mientras que el Valle Mayor de Phoenix continúa creciendo y expandiéndose exponencialmente, es cada vez más claro que nuestro sistema de transportes - especialmente el tránsito público - no se mantiene al nivel de la demanda. De acuerdo a MAG, se proyecta que la población del Condado de Maricopa se duplicará para el año 2040 para exceder los 7 millones de personas. El crecimiento de la población aumenta la polución de vehículos privados y comerciales así como la congestión en autopistas y calles. El plan de MAG aumentaría el financiamiento del transporte masivo, reduciendo así la congestión de las calles y la polución del aire. Si los votantes no adoptan este nuevo plan, el Condado de Maricopa se enfrentará a problemas de transporte de emergencia en los próximos 10 a 20 años debido al aumento de la población y al reducido financiamiento. Las autopistas del Valle y las calles llegarán a tener un problema de embotellamiento mucho mayor de lo que tienen ahora.

El plan de MAG incluye más autobuses, más camionetas para llamadas para transporte (dial a ride vans) y la construcción del tranvía ligero. Las personas ciegas necesitan un sistema de tránsito público bien coordinado para ir a trabajar, a la escuela, a la iglesia y de compras. Las personas ciegas desean contribuir en su comunidad trabajando y pagando impuestos. Actualmente muchas personas ciegas no pueden trabajar debido a la falta de un transporte público eficiente.

Ruth Swenson, Presidente

Mark Feliz, Primer Vicepresidente

Vicki Hodges, Segundo Vicepresidente

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Yo estoy muy a favor de la proposición 400 y les pido a los residentes votar que "sí". Yo no puedo manejar y debo depender del transporte público para movilizarme en el Valle. Cuando me mudé aquí hace unos cuantos años, me impresionó la completa falta de un tránsito público adecuado. De igual forma me sorprendió la extensa área geográfica del Condado de Maricopa.

Cuando yo obtuve empleo, verdaderamente me di cuenta de lo difícil que es viajar a citas y reuniones, sin mencionar simplemente ir al y regresar del trabajo cada día. Finalmente yo decidí dejar el trabajo y los problemas de transportes fueron un gran factor.

Ahora estoy tratando de resolver las dificultades de transporte en mi actual trabajo, que incluyen ir a las casas de personas para trabajar con ellas directamente. Es muy importante llegar a las citas a tiempo. He tratado de usar Dial a Ride (Llamada para Transporte) - un servicio para personas con discapacidades - pero me he dado cuenta que a menudo llega tarde a recogerme o a dejarme. Si la proposición 400 es aprobada, tendremos 1,000 autobuses nuevos y 1,000 camionetas nuevas para Dial a Ride. Estos vehículos adicionales ayudarán a que el tránsito sea más eficiente en el Condado de Maricopa.

Yo no soy la única persona que se enfrenta a problemas de transporte importantes, que dificultan o hacen imposible llegar al trabajo, a citas médicas, escuela, iglesia e ir de compras.

POR FAVOR APOYE LA PROPOSICIÓN 400 EL 2 DE NOVIEMBRE.

Mary Hartle-Smith

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Creo que es imperativo que la gente vote que sí en la proposición 400 para extender el impuesto de ventas del medio centavo. Esto iría hacia mejoras de transportes en el Condado de Maricopa. No sólo se necesita financiamiento para las autopistas y calles, sino también para autobuses, dial a ride (llamada para transporte) y el tranvía ligero. Esto se necesita porque el Condado de Maricopa está aumentando en población y el crecimiento de población continuará. Si no se hace algo para mejorar los transportes, habrá un gran problema y muchas industrias decidirán que no vale la pena ubicarse en una comunidad que piensa tan poco de las necesidades de la gente de tener transportes adecuados. Por estas razones yo estoy apoyando la proposición 400.

Michael Smith

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Apoyamos un voto de Sí en la Proposición 400. Un voto de Sí en la Proposición 400 extenderá el actual impuesto de ventas para autopistas de ½ centavo por otros 20 años. Somos estudiantes de la University of Arizona que vivimos en Tucson nueve meses al año y tenemos problemas con la congestión y el tráfico en Tucson. Se toma más del doble movilizarse en Tucson que lo que se toma en Phoenix. Planeamos vivir y trabajar en Phoenix después de graduarnos y les pedimos a todos votar que Sí para continuar construyendo un sistema de transportes en el área de Phoenix que responda al crecimiento de la población en el Condado de Maricopa.

Como residentes de Phoenix, podemos llegar a Scottsdale en 15 minutos, al Mall de Chandler en 20 minutos y a la venta de hamburguesas "In and Out" en el lado Oeste en 30 minutos. Si la Proposición 400 NO es aprobada, estos tiempos de viaje se duplicarán durante los próximos 10 años. Pregúntele a cualquier estudiante de la U of A de Phoenix, "¿Qué es lo peor sobre la U of A?, y ellos le dirán 'El Tráfico'. Por favor vote que Sí en la Proposición 400 para que el valle siga moviéndose.

Bobby Cisneroz

Justine Slovin

Brian Seibel

Michael Tang

UofA, Clase del 2007

UofA, Clase del 2007

UofA, Clase del 2007

UofA, Clase del 2007

Alexis Nordvold-Young

Krystin Yee

Dane Weed

UofA, Clase del 2007

UofA, Clase del 2007

UofA, Clase del 2006

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Les quiero pedir a todos los residentes del Condado de Maricopa que voten que SÍ en la Proposición 400 para extender el existente recargo de impuesto para el transporte del condado. Hay muchas razones importantes para apoyar esta medida pero yo creo que lo mejor es el legado que podemos dejar. Hace 20 años los votantes del Condado de Maricopa aprobaron el impuesto original para los transportes. Debido a esta acción nuestras instalaciones de transporte en el valle se han mantenido al ritmo del crecimiento fenomenal que hemos experimentado. Se espera un crecimiento similar para los próximos 20 años y es entonces apropiado que continuemos tratando la necesidad de nuevas instalaciones de transportes por medio de la extensión del recargo del impuesto de ventas. Tenemos la oportunidad de ser preactivos al tratar las necesidades futuras de transporte. Este es verdaderamente un asunto de calidad de vida.

El Plan de Transportes Regional que propone esta medida fue creado por medio de la cooperación de negocios y entidades gubernamentales en el Condado de Maricopa y es una propuesta detallada para solucionar las necesidades de transportes del futuro. Es muy sensible a las necesidades geográficas y ofrece nuevos alcances y formas alternas para viajar.

De manera que esta es nuestra oportunidad de asegurar el legado de un buen transporte para el Valle del Sol para los próximos 20 años. Es una medida de calidad de vida que como individuos podemos convertir en una contribución directa. Nuestros hijos y nietos pueden recibir los beneficios de una forma de pensar preventiva que se logra al votar que SÍ en la Proposición 400, de igual manera que nosotros disfrutamos el compromiso que hicieron los votantes hace 20 años.

Por favor vote que SÍ en la Proposición 400 el 2 de noviembre, 2004.

James A. Book

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

UBIL les pide a los residentes del Condado de Maricopa que voten apoyando la extensión del impuesto de ventas de medio centavo (Proposición 400) para mejoras de transportes regionales. La continuación del impuesto se necesita para financiar la siguiente etapa de inversiones de transportes que se detalla en el Plan de Transportes Regional del Condado de Maricopa y reducir la congestión de vías mientras que nuestra población en el Valle continúa creciendo en forma exponencial. El actual impuesto de ventas de medio centavo ha construido nuestras autopistas existentes y se acaba después del 2005. La Proposición 400 financiará mejoras para las autopistas, calles, autobuses, Dial-a-Ride (Llamada para Transporte), rutas expresas y extensiones al sistema de tranvía ligero que ya está planeado durante los próximos 20 años. El plan ha sido desarrollado y aprobado en forma unánime por representantes de todas las ciudades en el Condado de Maricopa, así como por muchos líderes de negocios y ciudadanos. Es un modelo múltiple y considera las necesidades de cada ciudad/pueblo participante.

Actualmente, el tránsito público es muy deficiente porque ha sido financiado principalmente de ciudad a ciudad, lo que hace viajar de una ciudad a otra inconsistente, dilatado, ineficiente y en muchos casos imposible. Esto hace que sea muy difícil para personas con discapacidades, personas de la tercera edad y otros que dependen de autobuses o Dial-a-Ride llegar a su trabajo, actividades de voluntarios, citas médicas, compras, iglesia y visitas familiares. Un sistema de tránsito regional bien conectado beneficiará a los negocios y a las personas.

Aquellos de ustedes que no usan o necesitan el tránsito público en esta época de sus vidas - recuerden: **¡La discapacidad es un club de oportunidades iguales y nuestra población envejece dramáticamente!** Puede que usted, su amigo o un miembro de su familia algún día no puedan manejar y necesiten esta conexión vital. No tener acceso a transporte seguro y confiable es una desventaja para nuestros ciudadanos.

No aprobar la Proposición 400 llevará a más congestionamientos de tráfico, vías deterioradas, limitación severa de las oportunidades de ciudadanos con discapacidades y aumento innecesario de su aislamiento.

Phil Pangrazio
Director Ejecutivo

Tom Ringhofer
Presidente de la Junta

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Una región debe poder movilizar gente y productos para preservar su vitalidad. Phoenix es la quinta ciudad más grande ... y la tercera más congestionada. Con el crecimiento explosivo de nuestra población, sólo un sistema modelo múltiple que sirve las necesidades de todo el valle evitará

1 El continuo deterioro de nuestras vías más viejas

2 Que las autopistas se conviertan en estacionamientos

3 Que fanáticos del Super Bowl de fuera de la ciudad puedan asistir en forma conveniente a representaciones en Mesa Arts por medio del transporte público.

La Proposición 400 ayudará a financiar el Plan de Transportes Regional que ha sido desarrollado y acordado por los representantes de las ciudades y pueblos de todo el valle con las sugerencias de los ciudadanos, negocios y líderes económicos. A cambio de impuestos para transportes los residentes de cada ciudad estarán recibiendo las mejoras que sus propias comunidades necesitan más.

Las personas con discapacidades, como yo, y muchas personas de la tercera edad dependen del transporte público porque ellas no pueden manejar o no pueden pagar los gastos de un vehículo. La financiación adecuada para el transporte regional apoya una economía vital y la participación en la comunidad de aquellos que no pueden manejar.

Si usted personalmente no usa el transporte público del Valle, por favor recuerde que la Proposición 400 también incluye autopistas nuevas y mejores, mejores intersecciones, y millas de nuevas y mejores calles. Hay de verdad algo para mejorar las vidas de todos en la Prop. 400, y yo les pido a todos que la apoyen en la boleta del 2 de noviembre.

Pamela E. Allan
Usuaría del Transporte Público

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Nuestro impuesto de ventas de ½ centavo que financia nuestro plan de transportes regional expirará el 12/31/05. Se espera que la población de nuestro condado se duplique en 25 años. La Prop. 400 continúa el impuesto de ventas del ½ centavo por los próximos veinte años para los siguientes propósitos.

Gastos de Transportes

- \$8.7 billones o el 55% de los fondos para construir 344 millas de autopistas nuevas o mejores.
- \$2.7 billones o el 17% de los fondos para construir y operar una red de autobuses regional integrada y capaz de llevar a pasajeros de un lado del valle a otro a tiempo.
- \$2.3 billones o el 15% de los fondos para extender el sistema de tranvía ligero de las regiones por 27.7 millas empezando en el 2011. Las Ciudades de Phoenix, Tempe y Glendale han votado antes a favor del financiamiento y la construcción de las iniciales 30 millas del tranvía ligero, con la primera apertura de la primera sección en el 2008.
- \$1.5 billones o el 9% de los fondos para mejorar y construir 275 millas de proyectos en las calles principales y 34 mejoras en intersecciones en todo el valle.
- \$354 millones o el 2% de los fondos para control de basura, control de ruido y continuo mantenimiento de nuestras autopistas.
- \$276 millones o el 2% de los fondos para conformidad con la calidad de aire, senderos para bicicletas, senderos peatonales y administración del programa.

Responsabilidad

- Se les hará una auditoría anual a los fondos. Las autopistas, las calles y el tránsito tienen cuentas separadas.
- Cada cinco años el Auditor General contratará a un auditor independiente para asegurar que la Prop 400 esté movilizándose en forma eficiente y efectiva al mayor número de gente, materiales y servicios.

Por favor visite www.yeson400.com para más detalles.

Por favor únase, y a cada ciudad y concejo de pueblos en el Condado de Maricopa, la Junta de Supervisores del Condado de Maricopa, la Junta de Transportes del Estado, la Gobernadora y más de 20 Senadores Estatales y 50 Representantes Estatales apoyando la Prop 400.

Doug Pruitt
Presidente, Yes on 400 (Sí a favor de 400)

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

La Ciudad de Phoenix, y francamente, toda nuestra región, han mejorado mucho el servicio a nuestras crecientes necesidades de transporte. En 1985, todos hicimos un compromiso con los transportes al pasar un impuesto de ventas de ½ centavo. Hace más de cuatro años, los votantes de Phoenix aprobaron el Plan de Tránsito de Phoenix para que nuestros residentes pudieran tener más escogencias de transporte público. Usando este plan como modelo, hemos añadido más autobuses locales y vehículos para Dial-a-Ride (Llamada para Transporte), aumentado la frecuencia y horas de servicio y estamos planeando otras mejoras de tránsito incluyendo el segmento inicial del tranvía ligero que empezará en el 2008.

Hemos tomado muchas iniciativas en la dirección correcta y es muy importante que sigamos haciendo esto.

La Proposición 400 crea un Plan de Transportes Regional que le sirve a todo el Valle y suministra escogencias eficientes que mejoran los esfuerzos que hemos llevado a cabo en nuestro valle, para las futuras generaciones por venir. La Proposición 400 toma en cuenta los retos especiales de cada área del Valle. La Ciudad de Phoenix necesita más capacidad de autopista, incluyendo rutas que vayan al borde del centro de la ciudad. También necesitamos mejoras del tranvía ligero, servir a nuestras rutas más congestionadas, para añadirle al sistema que nos hemos comprometido en construir con nuestras ciudades asociadas. Y sí, necesitamos más autobuses en más rutas.

La Proposición 400 crea oportunidad. Al crear miles de trabajos nuevos y con altos salarios, la Proposición 400 nos llevará - económicamente - bien hacia el futuro.

La Proposición 400 incluye medidas de responsabilidad y protecciones, fue desarrollada con considerables sugerencias del público y refleja la visión de nuestros residentes del Valle. Es un excelente ejemplo de un grupo de personas unidas para llegar a crear una solución que beneficie a toda la región.

Por favor vote que Sí en la Proposición 400.

Atentamente,
Phil Gordon
Alcalde

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Yo le pido enérgicamente que vote que Sí en la Proposición 400, la cual permite la implementación del Plan de Transportes Regional, asegurando que Mesa, el Valle Este y todo el Condado de Maricopa tengan acceso a importantes mejoras de transporte.

En los próximos 25 años, se proyecta que Mesa va a crecer de más de 440,000 residentes a casi 660,000. Además, se espera que el Valle casi se duplique, lo que resultaría en aproximadamente 6 millones de residentes. Dado este nivel de crecimiento continuo, el Plan de Transportes Regional se desarrolló para mantener a nuestra región moviéndose y para asegurar el continuo éxito económico.

El Plan fue desarrollado por líderes de negocios y oficiales elegidos, luego de considerables sugerencias de los residentes en toda la región y toma un enfoque de modos múltiples que incluye el desarrollo de autopistas nuevas y mejores, mejor tránsito público y mejoras muy necesarias en las calles. También se incluyó responsabilidad en la medida por medio de un requisito de asignar fondos en forma separada para autopistas, calles y tránsito, y auditorías de desempeño obligatorias e independientes cada cinco años.

El Plan contiene casi \$1 billón en mejoras de autopistas que beneficiarán directamente a los residentes de Mesa, incluyendo dando capacidad adicional a las autopistas existentes en Mesa y el Valle Este, y la construcción de Williams Gateway Freeway, lo que continuará los esfuerzos de convertir el aeropuerto en un centro laboral importante. La aprobación de la Proposición 400 también le suministrará a los residentes de Mesa casi \$950 millones para mejorar las calles y el sistema de tránsito de la Ciudad. Todos estos elementos importantes trabajan juntos para asegurar que los residentes tengan más selecciones de transporte y puedan viajar a sus trabajos más fácilmente.

Finalmente, la Proposición 400 **no** aumenta los impuestos; simplemente extiende el impuesto de ventas de medio centavo aprobado por los votantes en 1985 – el fondo que hizo posible la construcción de más de 150 millas de autopista durante los pasados 20 años.

Vote que Sí en la Prop 400 para continuar moviendo al Valle y creando opciones de transporte verdaderas para todos los residentes.

Alcalde Keno Hawker, Mesa

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

La aprobación de la Proposición 400 permitirá que se construyan y operen proyectos de transporte vitales en el Condado de Maricopa. Nuestro sistema de autopistas será finalmente terminado, se mejorarán las calles e intersecciones; y se aumentará nuestro sistema de transporte masivo del valle.

Los proyectos que se harán realidad cuando la Proposición 400 se apruebe son parte de un Plan de Transportes Regional desarrollado por líderes tanto de negocios como gubernamentales. Es un plan responsable y económicamente posible que mejorará la calidad de vida en nuestras comunidades y ayudará a mantener una economía fuerte.

La Proposición 400 suministra una infraestructura de transporte para todo el Condado de Maricopa. Algunos cuantos de los beneficios que llevaremos a cabo en el valle oeste son: un Loop 303 completamente construido lo que nos da conexiones a la autopista I-17 y a I-10; una nueva autopista paralela a I-10 que aliviará el viaje al trabajo y que se necesita mucho; importantes mejoras a Grand Avenue y Northern Avenue así como a calles importantes; 235 millas de rutas de servicio de autobuses regionales a lo largo de nuestras comunidades incluyendo ADA Dial-a-Ride (Llamada para Transporte) servicios paratransitos; una conexión del tranvía ligero para el valle oeste y el centro de Phoenix de la Avenida 79th y la I-10.

El financiamiento de todas las mejoras de transporte se derivará de una continuación del impuesto de ventas de medio centavo que ya existe y que se estableció en 1985 el cual ha sido usado para la construcción de la mayoría de las autopistas del sistema del valle que usamos todos los días. No habrá un impuesto nuevo. Sin embargo, sin la aprobación de la Proposición 400, el financiamiento de los nuevos proyectos y mejoras a los servicios existentes terminará al final del 2005.

Como Alcaldes de las comunidades del valle oeste, les pedimos a todos los votantes que apoyen la Proposición 400, el Plan de Transportes Regional. Es esencial para nuestra economía, nuestra calidad de vida y el futuro de nuestra región.

Ron Drake
Alcalde, Avondale

Robert Robles
Alcalde, El Mirage

Elaine M. Scruggs
Alcalde, Glendale

James Cavanaugh
Alcalde, Goodyear

Woody Thomas
Alcalde, Litchfield Park

John C. Keegan
Alcalde, Peoria

Joan Shafer
Alcalde, Surprise

Adolfo F. Gamez
Alcalde, Tolleson

Bryan Hackbarth
Alcalde, Youngtown

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante:

East Valley Partnership (la Sociedad del Valle Este) es una coalición de líderes cívicos, de negocios, educación y políticos de Ahwatukee, Apache Junction, Chandler, Fountain Hills, Comunidad Indígena Gila River, Gilbert, Guadalupe, Mesa, Queen Creek, Comunidad Indígena Salt River Pima Maricopa, Scottsdale, y Tempe.

East Valley Partnership ha apoyado y ha estado directamente involucrada con el plan del impuesto de ventas de medio centavo para transportes en el Valle que fue aprobado por los votantes del Condado de Maricopa hace casi 20 años. Este plan terminará al final del 2005. Nos dimos cuenta de que para que el Valle continúe creciendo es necesario construir un sistema de autopistas-transporte detallado. Los miembros de East Valley Partnership han estado en la mesa de planeamiento del proceso de la renovación del impuesto de ventas de medio centavo para transportes.

El Plan de Transportes Regional de MAG (Prop 400) será una continuación de las partes finales del plan que fue aprobado hace 20 años y terminará de construir nuestro sistema de autopistas de todo el Valle. Específicamente, este plan aumentará el Loop 202 alrededor de la parte este del condado, a Gilbert, Chandler y alrededor de South Mountain. Creemos que continuar mejorando nuestro sistema de transportes es un elemento clave para darles a los residentes viajes al trabajo más rápidos, menos tiempo de espera y más selección en su forma de transporte.

Cuando los votantes aprueben la Prop 400, se aumentarán importantes componentes adicionales en las autopistas y se construirán nuevas rutas. Además, se mejorarán calles muy transitadas e intersecciones en el Valle Este. El Valle Este también recibirá nuevos autobuses, rutas regionales de autobuses, estacionamientos para Park and Ride (Estacione y Súbase al Autobús) y corredores para tránsito de alta capacidad. East Valley Partnership, sus representantes del comité de transportes, y muchos otros se han involucrado en el planeamiento del Plan de Transportes Regional y le piden su apoyo votando que SÍ en la Prop 400.

Atentamente,

David K. Udall
Director

Brian Campbell
Presidente de Transportes

Roc Arnett
Presidente

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

PROPOSICIÓN 400---BUENA PARA EL CONDADO, BUENA PARA EL VALLE OESTE

WESTMARC es la coalición única de líderes de negocios, gobierno, educación y de la comunidad interesados en el desarrollo, liderazgo y representación de normas públicas para el Valle Oeste que sean buenas y que tengan sentido. Uno de nuestros objetivos es promover activamente el desarrollo oportuno de un sistema fuerte de transportes para todo el valle que movilice a las personas en una forma eficiente y efectiva a lo largo de todo el valle, que apoye el crecimiento inteligente del Valle Oeste y que contribuya positivamente a la calidad de vida de los residentes del Valle Oeste, los negocios y todo el Condado.

Por eso es por lo que WESTMARC está apoyando la Proposición 400.

En los próximos veinte años, se espera que el Condado de Maricopa duplique su tamaño. Una mayoría importante de este crecimiento tendrá lugar en el Valle Oeste. Debemos adoptar un sistema que esté dedicado a responder a las necesidades de transporte del futuro.

Sólo en el Valle Oeste, podemos esperar la finalización de la nueva autopista Loop 303 y el I-10 Oeste que va a aliviar el congestionamiento, así como las autopistas Loop 101 y I-17 tan necesitadas. Además, este plan incluye mejoras a las calles menores y una expansión importante a los servicios de tránsito masivo en el Valle Oeste.

El Plan de Transportes Regional ayudará a descongestionar el tráfico en el Valle Oeste y suministrará importantes recursos nuevos para servicios del tipo Dial-A-Ride (Llamada para Transporte), que las personas de la tercera edad y las personas con discapacidades necesitan. El Plan también reducirá los tiempos de espera por más de un 50% en las autopistas y calles principales.

Este plan apoya el crecimiento inteligente de toda la comunidad del Valle, contribuye positivamente a la calidad de vida de todos nuestros residentes y negocios.

WESTMARC les pide a todos VOTAR QUE SÍ EN 400.

Jack W. Lunsford
Presidente & CEO
WESTMARC

Michelle R. Lehman
Copresidente, Comité de Transportes
WESTMARC

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante:

La misión de Greater Phoenix Leadership (Liderazgo del Área Mayor de Phoenix) es mejorar el área mayor de Phoenix y al Estado de Arizona uniendo talento, recursos y liderazgo para crear acción en asuntos de prioridad. Tratamos de mantener a la región metropolitana de Phoenix como la mejor área principal en los USA en donde vivir, trabajar, criar una familia y obtener una educación de calidad. Creemos que el transporte es una parte integral de nuestra calidad de vida y por eso es por lo que apoyamos la Proposición 400.

Hace casi 20 años, los votantes tuvieron la visión de aprobar un impuesto de ventas de medio centavo para ayudar a financiar los transportes. De 1985 al 2005, nuestra región construyó más millas de autopista que cualquier otra comunidad en los Estados Unidos y apenas hemos podido dar a basto con el rápido crecimiento de la población. La Proposición 400 no es un nuevo impuesto, está solamente tratando de mantener las cosas de la misma manera en que están ahora. Además, crea un aumento de \$27 billones de producción industrial y mantiene 10,000 trabajos anualmente. La Proposición 400 le permite a la región mantener su calidad de vida y mejorar la economía.

La comunidad de negocios y los líderes locales se unieron a los alcaldes del Valle y a concejales junto con Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa), el Condado de Maricopa, y otras partes interesadas en desarrollar un plan de transportes. El proceso recibió muchas sugerencias del público para reflejar la visión de las comunidades locales.

La Proposición 400 es el resultado de muchas horas de trabajo y representa un plan de modo múltiple. Este plan le da a cada área del valle lo que pidió y lo que necesita. Por favor únase a Greater Phoenix Leadership votando que sí en la Prop 400.

William J. Post
Director
Greater Phoenix Leadership, Inc

R. Thomas Browning
Presidente
Greater Phoenix Leadership, Inc

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Sun City Homeowners Association (la Asociación de Dueños de Viviendas de Sun City) les pide a los votantes del Condado de Maricopa que apoyen la Proposición 400. Este Plan de Transportes Regional suministrará más opciones de transporte a destinos dentro de Sun City, el Valle Oeste y en todo el Condado de Maricopa. El plan es detallado y asigna responsabilidad.

Este es un plan detallado. El plan suministra conexiones importantes de Sun City a todas las otras áreas urbanas en toda la región. Con la adición del servicio del Tránsito de Autobús Rápido disponible en el centro de Phoenix, la movilización en el valle será más segura y más eficiente. Grand Avenue obtiene las mejoras que tanto necesita y que aliviarán la severa congestión en Sun City y reducirán nuestros tiempos de viaje.

Este es un plan responsable. La clave del éxito en este plan es sus opciones interconectadas y de transportes múltiples además de su financiamiento independiente y supervisión de desempeño. Es un programa de trabajo y adaptable que es totalmente responsable fiscalmente.

Además de mejorar la congestión del tráfico, el plan pone un énfasis en el suministro de una mejor movilidad para la gente a través de todo el Valle. El plan suministra importantes recursos nuevos para servicios del tipo Dial-A-Ride (Llamada para Transporte), de los que dependen los ciudadanos de la tercera edad y las personas con discapacidades para llegar a los lugares que ellos necesitan.

Les pedimos a todos los residentes que apoyen la Proposición 400 para asegurar que a los residentes de Sun City, los residentes del Valle Oeste y todos los residentes del Condado de Maricopa se les den opciones eficientes para viajar por todo el Condado de Maricopa.

Atentamente,

Thomas L. Stolt
Presidente Temporal SCHOA

Marge Murphy
Director, SCHOA

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimados Votantes:

Hemos tenido un tremendo crecimiento en todo el Valle y especialmente en el Valle Este y durante los pasados 20 años. Hemos construido más millas de autopista que cualquier otra región de los Estados Unidos. Como Presidente del comité de Transportes de la Cámara, mi objetivo fue crear un plan de transporte económicamente responsable que pudiera terminar lo que nuestra región inició en 1985.

Yo patrociné y ayudé a que se aprobara HB2292, la legislación que inició un proceso de consenso para darles a todos una voz en el planeamiento del transporte regional. El plan refleja las necesidades de las diferentes partes de la región. Por ejemplo, en y alrededor de mi distrito en el Valle Este, veremos extensas mejoras de calles, carriles adicionales en la Autopista Red Mountain y San Tan, mejoras en la intersección 34, y una nueva Autopista sirviéndole al área Williams Gateway.

En última instancia, el plan fue regresado a la legislatura para nuestra aprobación para ser enviado a los votantes. Cuando el plan regresó, yo luché por mayor responsabilidad para los contribuyentes y una forma más eficiente para ofrecer transportes desde una perspectiva regional. La responsabilidad estaba al centro de HB2456, la legislación que envió el plan a los votantes. El Plan incluye ahora una auditoría cada cinco años que garantiza que cada parte del plan tendrá que levantarse o caer por sus propios méritos. Si una parte del plan no trabaja movilizándolo gente en forma económica y eficiente, entonces el financiamiento se para y se reevalúa cómo servir mejor a esa ruta. HB2456 es inteligente y ejecuta buenas prácticas. Este plan movilizará verdaderamente a la gente y asumirá responsabilidad frente a los votantes.

Ahora después de años de arduo trabajo, la Proposición 400 está finalmente frente a los votantes. Yo le pido a usted que vote que Sí en 400 para apoyar transportes eficientes y responsables.

Atentamente,

Hon. Gary Pierce
Presidente, Comité de Transportes de la Cámara

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Vote que Sí en la Proposición 400

La Proposición 400 es vital para el futuro de la economía local y el clima de negocios en la región. La Sección de Contratistas Generales de Arizona, cuyas siglas en inglés son AGC está dedicada a la planificación de transportes que aseguran que los dólares de nuestros impuestos son gastados en programas que reduzcan la congestión, promuevan la vinculación y mejoren la calidad del aire.

Hace más de dos años, ayudamos a fundar la coalición Maricopa 2020 Business para ayudar a concientizar y promover el continuo mejoramiento y coordinación del sistema de transportes dentro del Condado de Maricopa. La Proposición 400 es el resultado de un esfuerzo conjunto de todos los interesados en crear la mejor inversión que se necesita para garantizar el continuo éxito y competitividad de nuestra Región.

Ayuda a la Economía

Debido a este plan, cada año, podremos contar con aproximadamente \$1.3 billones que se van a inyectar en nuestra economía local. Además de casi \$15.8 billones que este plan gasta en el capital y las operaciones regionales, la producción de la industria para la región aumentará \$27.6 billones durante el curso del plan. Combinado con los 10,600 trabajos que crea anualmente, este plan trabaja como una máquina de producción económica sobresaliente que impulsará y mantendrá nuestra exitosa economía local.

Suministra Planeamiento Responsable

AGC está dedicada a un plan responsable, económicamente posible. Apoyamos fuertemente un plan de auditoría anual y las auditorías de desempeño cada 5 años, y nos involucraremos activamente para asegurarnos de que todos los proyectos den lo que prometieron.

La Proposición 400 representa un acuerdo entre todos los grupos involucrados. Es necesario asegurar el continuo crecimiento de nuestra economía local y tomar en cuenta a los 3 millones de personas adicionales que vendrán en los próximos 20 años.

Por favor vote que Sí en la Proposición 400.

Atentamente,

Andy Eldridge
Director

David M. Martin
Presidente

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado Votante:

Durante los pasados veinte años, gracias al impuesto de ventas de medio centavo que fue aprobado por los votantes del Valle en 1985, hemos podido dar a basto con nuestras necesidades de transporte, pero este no es el momento de parar. Por eso es por lo que Greater Phoenix Chamber of Commerce (la Cámara de Comercio del Área Mayor de Phoenix) le solicita a usted VOTAR QUE SÍ en la Proposición 400.

La Proposición 400 nos suministra las opciones de transportes que necesitamos para acomodar el crecimiento que se aproxima. No importa las proyecciones que usted desee seguir, se espera que la población del Valle se duplique en los próximos 25 años. Este no es el momento para dejar de construir nuestra infraestructura.

La Proposición 400 le sirve a todo el Valle bien y justamente, pero en ninguna parte del Valle se puede ver más fácilmente la necesidad de un sistema de transportes eficiente como para aquellos de nosotros que trabajamos y vivimos en el centro de todo esto.

La Proposición 400 reduciría los tiempos de viaje al trabajo por más del 50%. Las personas que viven y trabajan en el centro del Condado de Maricopa saben que la congestión ahoga no sólo las rutas de transporte, sino la calidad de vida en nuestros vecindarios y el desarrollo económico. Por favor vote QUE SÍ EN 400.

Valerie Manning

Presidente y CEO, Greater Phoenix Chamber of Commerce

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Como antigua Presidente del Comité del Medio Ambiente de la Casa y defensora de mucho tiempo de la legislación para la calidad del aire, yo apoyo la aprobación de la Proposición 400, la que suministrará escogencias de transporte para los residentes del Condado de Maricopa. Los oponentes de la Proposición 400 han dicho que la porción del tranvía ligero y el plan de transportes dañan la calidad del aire. Yo no apoyaría el proyecto si esto fuera así. EPA revisó la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto, y en una carta (traducida) a la Administración Federal de Tránsito con fecha del 31 de enero, dijo:

"Environmental Protection Agency (la Agencia de Protección del Medio Ambiente, cuyas siglas en inglés son EPA) ha revisado Draft Environmental Impact Statement (el Borrador de la Declaración de Impacto al Medio Ambiente, cuyas siglas en inglés son DEIS) para el PROYECTO DEL TRANVÍA LIGERO PARA EL CENTRO DE PHOENIX/VALLE ESTE, en las Ciudades de Phoenix, Tempe, y Mesa, Arizona....."

EPA apoya enormemente los objetivos del proyecto de reducir las millas de viaje en vehículo, reducir las emisiones de los vehículos, y suministrar una mayor selección de transportes. Deseamos ver la exitosa implementación de este proyecto. En nuestra revisión del documento, encontramos que el DEIS trata lo suficientemente los impactos ambientales de las alternativas que se proponen".

La aprobación de la Proposición 400 permitirá que los residentes del Condado de Maricopa tengan una variedad de escogencias de transporte que puedan dar a basto con el tremendo crecimiento de la población durante los próximos veinte años extendiendo el impuesto de ventas actual. Yo les pido a todos los residentes del Condado de Maricopa VOTAR QUE SÍ en la Proposición 400.

Para más información sobre el plan de autopistas y transportes vaya a www.yeson400.com

Senadora Carolyn Allen
Distrito 8, Phoenix/Scottsdale

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

United Phoenix Fire Fighters Association (la Asociación Unida de Bomberos de Phoenix) apoya la Proposición 400 porque es importante ayudar a prepararnos para dar a basto con el crecimiento de la población en el Condado de Maricopa. En los próximos 20 años, se espera que la población crezca a casi 6 millones de personas. Nuestras calles, autopistas, sistemas de tránsito deben ser capaces de dar a basto en forma segura y eficiente con esta población adicional.

United Phoenix Fire Fighters Association continúa concentrándose en la seguridad y estamos firmemente dedicados a proteger en forma efectiva a las personas de esta región. Necesitamos un sistema de transportes que permita la movilidad, promueva la seguridad y asegure una respuesta rápida. La Proposición 400 es útil para las necesidades de transporte del Valle con nuevas autopistas, nuevas calles, mejores intersecciones, opciones de autobuses locales, opciones de tranvía ligero y tránsito de autobuses rápidos. El plan ayuda a reducir la congestión, ahorra tiempo y hasta reduce el índice de accidentes por un 3%.

El plan les ayudará a los bomberos y a los que responden a las emergencias a hacer sus trabajos eficientemente mientras que mejora la calidad de vida de todos los residentes del Condado de Maricopa. Por favor únasenos votando que SÍ en la Proposición 400.

Atentamente,
Billy Shields
Presidente

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

La Proposición 400 es una clave importante para un futuro seguro y próspero para el Condado de Maricopa. El Condado continúa aumentando de población rápidamente, y en los próximos 20 años, se espera que la población se duplique. Nuestras calles y autopistas son las que deben soportar la carga de esta población adicional. Es importante tener un plan de transportes que pueda acomodar este continuo crecimiento.

Phoenix Law Enforcement Association (la Asociación del Cumplimiento de la Ley de Arizona) representa a 2500 Oficiales de Policía de Phoenix y está dedicada a la protección de esta creciente población. Es importante tener un sistema de transporte interconectado y eficiente que asegure una respuesta rápida. La Proposición 400 es de utilidad para las necesidades de transportes del Valle con 344 millas nuevas de autopistas, 275 millas de calles nuevas y opciones de tránsito que ayudan a reducir la congestión. El plan mejora la calidad de vida de todos los residentes del Condado de Maricopa y ayuda a las agencias encargadas del cumplimiento de la ley a poder hacer su trabajo eficientemente.

Por favor únase a Phoenix Law Enforcement Association votando que sí en Prop. 400.

Atentamente,

Jake Jacobsen Michelle Monaco
Presidente PLEA Vicepresidente PLEA

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimados Votantes:

Citizen's Transportation Oversight Committee (el Comité de Supervisión de Transportes, cuyas siglas en inglés son TRCTOC) fue creado para facilitar la participación de los ciudadanos en el proceso de decisión de planificación y construcción de autopistas. Nuestras responsabilidades principales incluyen funciones de revisión y asesoría respecto al Plan de Transportes Regional de Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas son MAG).

CTOC está activamente involucrado en el Plan de Transportes Regional (cuyas siglas en inglés son ATP) de 20 años que se incluye en la Proposición 400. Les pedimos a todos los votantes en el Condado de Maricopa Votar que SÍ en la Proposición 400 porque el plan es de modos múltiples, detallado y contiene las medidas de responsabilidad que estableció la Legislatura.

CTOC se mantendrá involucrado en el proceso de planificación a lo largo de la duración del plan, pero también tenemos una función importante velando por la responsabilidad. A partir del 2010 y cada cinco años a partir de ahí, el Auditor General contratará para hacer auditorías de desempeño del RTP y de los proyectos que están programados para financiamiento durante los siguientes cinco años del programa de planificación y construcción.

Los resultados de esta auditoría se envían a CTOC, MAG, el Consejo de Transportes del Estado y a la Junta de Supervisores del Condado de Maricopa para que ellos la revisen y tomen acción. De acuerdo a los resultados y recomendaciones, CTOC y otras jurisdicciones involucradas deben votar sobre el programa RTP y si las recomendaciones de la auditoría deben ser implementadas, implementadas con modificación o si no deben ser implementadas. Las recomendaciones deben ser llevadas a cabo de acuerdo al voto de la mayoría de cada entidad y ser presentadas por escrito a más tardar a los 45 de que se haya recibido la auditoría.

CTOC está dedicado al futuro de los transportes en toda la Región. Creemos que nosotros y otras agencias involucradas tienen la capacidad de implementar esas fuertes medidas de responsabilidad ordenadas por la Legislatura y Federal Highway Transportation Administration (la Administración Federal de Transportes de Autopistas). Estas medidas garantizarán la implementación de un plan de transportes oportuno y económico en el Condado de Maricopa durante los próximos 20 años. Le pedimos su apoyo.

F. Rockne Arnett, Presidente James L. Lykins, Miembro de la Directiva

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Los líderes de Residents for Safe and Efficient Transportation (Residentes a Favor de Transportes Seguros y Eficientes), un grupo de protección de los transportes de todo el Valle, tuvo la visión hace 20 años de encabezar la aprobación de un impuesto de ventas de ½ centavo para ayudar a financiar los transportes. Yo serví como tesorero, y luego presidente, de Residents for Safe and Efficient Transportation. Los votantes tuvieron la visión de aprobar el impuesto de ventas por 20 años. Ahora se les pide a los votantes extender este impuesto de ventas por unos segundos 20 años.

Yo estuve no sólo involucrado en la elección de 1985, sino que he estado involucrado en cada elección de transportes desde los 1960's. He visto directamente lo vital que es proveer un transporte regional balanceado.

Durante los próximos 30 años, se espera que la población del Condado de Maricopa se duplique y necesitamos un plan balanceado que ayudará a reducir la congestión de tráfico, proveer conexiones entre las comunidades locales y mejorar la calidad de vida en el Valle. Necesitamos un plan que incorpore autopistas, mejoras de calles, más servicio de autobuses y la construcción del planeado sistema de tranvía ligero.

Yo apoyo firmemente el Plan de Transportes Regional. No sólo fue desarrollado con considerables sugerencias del público, sino que refleja la visión de todos los residentes del Valle. Tiene el apoyo de todos los alcaldes y miembros del concejo en el Condado de Maricopa. Responde a las necesidades de cada comunidad en particular.

Le pido su apoyo. ¡Vote que SÍ en la Proposición 400!

Dennis Mitchem
Residents for Safe and Efficient Transportation, Antiguo Presidente y Tesorero,

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Los votantes registrados como Independientes, Demócratas y Republicanos del Condado de Maricopa tienen una oportunidad única de tener un papel muy personal al asegurar que el Valle tenga un clima de negocios vibrante y una calidad de vida positiva tanto para los ciudadanos como para los visitantes.

Esta oportunidad está en la Boleta de la Elección General el martes 2 de noviembre y en su Proposición 400.

En 1985, los residentes del Condado de Maricopa tuvieron la sabiduría de invertir en nuestra infraestructura local y en nuestra economía dedicando un impuesto de venta de ½ centavo al financiamiento de la construcción de transportes en el área. Es debido a su sabiduría que nosotros ahora hemos completado y aumentado un sistema de autopistas en toda el área Mayor de Phoenix.

Lamento informar que esta época de mejoras de transportes terminará a menos que demostremos buen juicio para votar que SÍ EN 400 y extender el financiamiento de transportes.

Con una población que casi llegará al doble en los próximos 25 años, la Proposición 400 representa nuestra mejor oportunidad para un plan de transportes que le sirve a toda la región de Maricopa y responde a las necesidades de nuestro futuro.

Yo le pido a usted que vote que SÍ EN 400, y que les haga saber a sus amigos y miembros de su familia en el Condado de Maricopa por qué es que usted es un SÍ EN 400.

Esta es nuestra oportunidad de demostrar que estamos listos para enfrentarnos a las necesidades del Condado de Maricopa durante por lo menos otros 20 años.

Atentamente,

Martin L. Shultz
Copresidente de Vision 21 Transportation Commission (la Comisión de Transportes Visión 21)

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

No muy frecuentemente tenemos una oportunidad de unirnos como comunidad regional y verdaderamente planear nuestro futuro. Y cuando lo hacemos, es aún menos frecuente que nuestras comunidades de una parte de la región a otra de veras estén de acuerdo en una visión compartida y en la dirección para ese futuro. Y a pesar de eso, esto fue lo que hemos logrado hacer al ofrecerles a los votantes una voz en el futuro Plan de Transportes Regional. Cada ciudad y pueblo en la región tomó parte en la creación del plan, así como representantes de la industria privada y organizaciones de ciudadanos, y se duró más de dos años para asegurar que era un plan con sentido común, que se podía llevar a cabo y que tenía sentido para todos los constituyentes.

En el 2004, tenemos una oportunidad de lograr algo que de veras podemos hacer: determinar nuestro relacionado con el sistema de transportes para la región. Un voto de SÍ para continuar con el impuesto de ventas de medio centavo para la infraestructura de transportes regionales asegurará que mientras nuestra población continúe creciendo, y lo hará, todavía podamos movilizar en nuestro valle a más personas y productos y asegurar un clima económico saludable.

Hemos llegado juntos, permanecido juntos y planeado juntos por un mejor mañana. Estoy muy orgulloso de apoyar el Plan de Transportes Regional y les pido a todos que se me unan votando que SÍ en la Proposición 400. ¡Juntos, seguiremos avanzando!

Neil Giuliano
Alcalde de Tempe, 1994-2004

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Durante los pasados veinte años, el Condado de Maricopa ha experimentado un crecimiento importante. Durante este mismo tiempo, las comunidades en el Valle Noreste han trabajado duro para desarrollar una economía local sólida y para mantener una alta calidad de vida para nuestros residentes. Para mejorar la infraestructura de transportes de nuestra región, los alcaldes del Valle Noreste les están pidiendo a todos que voten que SÍ en la Proposición 400. El plan que se les está ofreciendo a los votantes les suministrará a los residentes del Valle importantes proyectos tales como:

- Agregar nuevos carriles a Loop 101 y agregar carriles para vehículos de uso colectivo.
- Agregar rampas de conexión directa para carriles HOV (para vehículos de uso colectivo) en Loop 101/Ruta Estatal 51
- Agregar mejoras en el intercambio 101/Loop 202 para reducir las condiciones de congestión.
- Agregar nuevos carriles a SR 51 desde Shea Boulevard al Loop 101 y también carriles HOV.
- Agregar nuevos carriles y mejorar la Autopista Carefree desde Cave Creek Road a Scottsdale Road.
- Mejorar calles como Pima Road, Scottsdale Road, Shea Boulevard
- Agregar aproximadamente 50 millas en rutas de servicios nuevos o ampliados de autobuses expresos/ tránsito de autobuses rápidos.
- Agregar aproximadamente 70 millas en rutas de autobuses de servicio regional.
- Agregar áreas para desplazamiento de autobuses, mayor seguridad de tránsito y otros servicios para los pasajeros.

El plan total reducirá la congestión en las calles secundarias y en las autopistas en el Valle Noreste y en toda la región. La aprobación de este plan por los votantes del Condado extenderá el impuesto de ventas de ½ centavo que fue aprobado por los votantes en 1985. Esto no es un impuesto nuevo. Creemos que este plan es una inversión en nuestras comunidades que vale la pena hacer.

Para el futuro de nuestras ciudades, la Región del Valle Noreste y el Condado en su totalidad, le pedimos que vote que SÍ en 400.

Atentamente,

Mary Manross
Alcalde, Ciudad de Scottsdale

Ron Clarke
Alcalde, Pueblo de Paradise Valley

Ed Morgan
Alcalde, Carefree

Vincent Francia
Alcalde, Cave Creek

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Arizona Transit Association

La misión de Arizona Transit Association (la Asociación de Tránsito de Arizona, cuyas siglas en inglés son AzTA) es apoyar, educar y fortalecer los sistemas de transporte en el estado de Arizona.

Es claro que suministrar un plan de transportes regionales balanceado que incorpora autopistas, mejoras de calles, más servicio de autobuses y la construcción del planeado sistema de tranvía ligero es uno de los mayores desafíos al que se enfrenta el Valle.

Como una organización a nivel estatal, Arizona Transit Association reconoce la necesidad de este plan en el Condado de Maricopa y es por eso que apoya firmemente el Plan de Transportes Regional. Es un plan balanceado que ayudará a reducir la congestión del tráfico, suministrar conexiones entre las comunidades locales y mejorar la calidad de vida en el Valle.

Los miembros de AzTA incluyen gobiernos locales, cámaras de comercio, patronos importantes, operadores de programas de tránsito, proveedores y contratistas de tránsito, pequeños negocios, agencias sin fines de lucro de la comunidad y consultores de transportes. Creemos que el Plan de Transportes Regional es crítico para nuestra ciudad de rápido crecimiento y que es integral para hacer que el lugar al que llamamos nuestro hogar siga siendo un lugar habitable y con una economía vital.

Steven P. Brown
Presidente

John R. Anderson
Director Ejecutivo

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Durante los pasados diez años hemos estado trabajando duro para hacer del Aeropuerto Williams Gateway un centro de empleo importante para traer servicios de aviación, trabajos y nuevas inversiones al Valle Este. Hemos progresado – pero la verdadera clave para nuestro éxito será la construcción de nuevas autopistas y carreteras que se planearon para servir al sureste del Condado de Maricopa.

La Proposición 400 pondrá a la disposición los recursos que se necesitan para suministrar estas carreteras y autopistas nuevas. Permitirá que sean posibles el Aeropuerto, el Politécnico de ASU, y el crecimiento de las ciudades y pueblos y que nos mantengamos al ritmo de nuestro crecimiento proyectado durante los próximos 20 años.

Las proyecciones son de que el área del Aeropuerto Williams Gateway puede llegar a ser el cuarto centro de trabajo más grande en el Condado de Maricopa para el 2035 suministrando más de 100,000 trabajos nuevos para nuestros residentes. Esto solamente puede pasar si se construye la autopista Williams Gateway y para suministrar los fondos se necesita la Proposición 400.

UN VOTO DE **SÍ** EN LA PROPOSICIÓN 400 es esencial para la continua prosperidad de Gilbert, Mesa, Queen Creek y de la Comunidad Indígena del Río Gila. El futuro éxito del Aeropuerto Williams Gateway y de nuestras comunidades dependerá en gran parte de nuestra habilidad para movilizar gentes y productos en todo el Valle Este y esto dependerá del éxito de la Proposición 400 en noviembre.

Por esta razón, le pido a usted que **POR FAVOR VOTE QUE SÍ EN LA PROPOSICIÓN 400**.

Gobernador Richard Narcia
Comunidad Indígena del Río Gila

Alcalde Keno Hawker
Ciudad de Mesa

Alcalde Steve Berman
Pueblo de Gilbert

Alcaldeza Wendy Feldman-Kerr
Pueblo de Queen Creek

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Espero que usted se me una apoyando la Proposición 400.

Como Alcalde de Chandler, yo sé que es buena para los residentes de Chandler.

Y es buena para el Valle Este.

Aún más importante – es buena para todo el Condado de Maricopa, puesto que más de la mitad del dinero recaudado construirá o mejorará 344 millas de autopista.

También mejorará 34 intersecciones y suministrará 275 millas de calles secundarias nuevas o mejores, muchas de ellas en el Valle Este.

Si la Proposición 400 es aprobada, finalmente, habrá un sistema de autobuses regional que suministrará un servicio perfecto para los usuarios de autobuses en toda mi ciudad así como en la mayor parte del Condado de Maricopa.

Como Alcalde, tuve la suerte de trabajar en el Transportation Policy Committee (Comité de Normas de Transportes) de Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG), el grupo que creó este plan de transportes. Como usted se imagina, fue difícil hacer que todos los diversos intereses llegaran a un acuerdo. Sin embargo, pudimos diseñar un plan que responde a las diversas necesidades de toda la región. Al final, el plan fue aprobado en forma unánime.

Por favor únaseme votando que Sí en la Proposición 400.

Boyd Dunn
Alcalde de Chandler

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

El Valle Oeste necesita un sistema de transportes que suministre un medio efectivo y eficiente para las personas que viajan al trabajo y los residentes que viajan por todo el Valle. Durante los próximos 20 años, se espera que la población de la región del Condado de Maricopa se duplique. Esto significa más de 6 millones de personas en el Condado de Maricopa y con la mayoría de este nuevo crecimiento llevándose a cabo en el Valle Oeste.

Con este rápido crecimiento viene además la habilidad de atraer nuevos negocios y crear nuevos trabajos. Sin embargo, mientras nuestra comunidad se expande, nuestras autopistas, sistemas de calles y tránsito quedan con la carga de acomodar este crecimiento. Para que podamos continuar nuestro progreso exitoso, los residentes del Condado de Maricopa deben apoyar la Proposición 400.

La Proposición 400 es un plan de transportes regional detallado para el Valle que también construirá proyectos de transporte específicos para el Valle Oeste. Los principales proyectos incluyen:

Autopista Loop 303 (Autopista Estrella) que conecta a las comunidades en todo el Valle Oeste.

Una autopista nueva (Alivio de I-10) suministrando una nueva ruta paralela a I-10

Nuevos carriles para el Loop 101 (Autopista Agua Fria) y agregar carriles para vehículos de alta ocupación (HOV).

Aproximadamente 115 millas en rutas para servicios de nuevos o mejores autobuses expresos/tránsito de autobuses rápidos en el área del Valle Oeste.

Aproximadamente 235 millas en rutas de servicios de autobuses regionales en el área del Valle Oeste.

Conexión del Tranvía Ligero desde el ya financiado segmento del Centro de Phoenix a lo largo de la ruta I-10 a la Avenida 79

Como miembros de North and West Valley Chambers of Commerce Alliance (la Alianza de Cámaras de Comercio de los Valles Norte y Oeste), le pedimos encarecidamente a todos los residentes del Condado de Maricopa que apoyen el Plan de Transportes Regional de la Proposición 400. ¡Nuestra economía local y la calidad de vida de nuestra comunidad cuentan con esto!

Atentamente,

Don Rinehart
Presidente de Alliance

Debbie Wilden
Presidenta Electa de Alliance

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400
Residente del Valle Oeste Apoya la Prop 400

Estimado/a Compañero/a Votante,

Vivo en el Valle Oeste. En los pasados veinte años, una gran mayoría del crecimiento del Condado de Maricopa tuvo lugar en el Valle Oeste. En este momento es obvio que las carreteras alrededor del Valle Oeste no podrán acomodar este rápido crecimiento. Considerando esto, necesitamos adoptar un sistema que esté dedicado a responder todas nuestras necesidades de transporte futuras. La continuación del impuesto de ventas del medio centavo y el Plan de Transportes Regional es la solución para todos los residentes del Valle.

Sólo en el Valle Oeste, podemos esperar ver 62 millas de construcción de autopistas y 96 millas de ensanchamiento de autopistas. Además de mejoras al sistema de autopistas, las carreteras en el Valle Oeste también se mejorarán. Se construirán nuevos intercambios en Beardsley Road, Bethany Home Road, Bullard Road, Dove Valley Road, El Mirage Road, Jomax Road, y Perryville Road. Estos intercambios economizarán tiempo de viaje y harán más seguro viajar.

Le pido que vote que Sí en 400 para que nuestras familias continúen disfrutando de la misma calidad de vida en el futuro.

Atentamente,

Helen Mcready-Montgomery

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Durante los próximos treinta años se espera que nuestra población llegue casi al doble. Si continuamos el impuesto de ventas del ½ centavo por otros veinte años, el Plan de Transportes Regional podrá construir 344 millas de nuevas y mejores autopistas. Expandirá y conectará servicios de autobús de ciudad a ciudad, mejorará calles del valle e intersecciones y expandirá el Sistema del Tranvía Ligero que está aprobado.

El Plan de Transportes Regional toma en consideración nuevas y mejores autopistas. Entre ellas el nuevo Loop 303, Alivio para I-10, Williams Gateway Parkway y South Mountain Loop. Además, habrán nuevos carriles para Vehículos de uso Colectivo (en inglés, High Occupancy Lanes, HOV) en estas autopistas. El Plan de Transportes Regional también financia mejoras a Grand Avenue; también suministra dineros para control de basura, mantenimiento y control de ruido incluyendo el uso de asfalto con caucho.

El Plan de Transportes Regional proyecta un gran aumento en el uso de autobuses y suministra fondos para más de 2,100 autobuses y 1,000 vehículos para Dial-A-Ride (Llamada para Transporte). Habrá nuevos y mejores servicios en treinta rutas de autobús, se crearán diez nuevas rutas de autobús. Se establecerán treinta y dos nuevos centros de autobuses. Se añadirán al sistema 1,200 nuevas áreas para desplazamiento de autobuses.

El Plan establece que el Tránsito de Autobuses Rápidos utilice calles menores seleccionadas y los carriles HOV de las autopistas como expresos para Tránsito de Autobuses Rápidos. El componente del tranvía ligero del plan extenderá el segmento inicial que ya está financiado por casi veintiocho millas.

El Plan incluye catorce nuevas rutas expresas para BRT y servicio BRT de quince minutos durante las horas pico del tráfico. El Sistema del Tranvía Ligero proveerá un viaje de treinta minutos desde Mesa al centro de Phoenix durante las horas pico del tráfico. Al concluir el plan habrá un total de treinta y ocho lotes para Park and Rides (Estacione y Súbase al Autobús).

Phoenix Building and Construction Trades Council (el Consejo de Oficios de Edificación y Construcción de Phoenix) apoya la Proposición 400.

Joe Standley, Presidente

Ted Murphree, Director Ejecutivo

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Quiero animarlo/a a que vote que Sí en la Proposición 400 – el Plan de Transportes Regional. Y es la naturaleza "Regional" de este plan de lo que estoy particularmente más orgulloso.

Cuando serví de Alcalde de Phoenix, trabajamos de cerca con todas las ciudades y pueblos en todo el Condado de Maricopa, junto con toda la comunidad, para unir este plan de transportes. Nos tomó casi dos años y no fue siempre fácil, pero los líderes de la comunidad se subieron sus mangas para trabajar juntos y llegar a un plan que toma en cuenta las necesidades de esta creciente región.

Tenemos la suerte de que Arizona tenga la tradición de encontrar y financiar soluciones a problemas antes de que sea demasiado tarde. Líderes como Mo Udall, Barry Goldwater y John Rhodes trabajaron todos juntos para obtener el agua que el canal CAP suministra – la fuente de la que ahora dependemos en estos tiempos de sequía.

En 1985, Arizona se dio cuenta de que nuestro sistema de autopistas no era adecuado para dar a basto con la congestión de tráfico que se aproximaba y los votantes pasaron en forma abrumadora las mejoras de autopistas y la expansión que usamos hoy.

Ahora es nuestro turno de avanzar lo que ha sido una tradición en Arizona, de suministrar por la continuación de la calidad de vida para la próxima generación y para nosotros. Ya sea que usted tenga seis o sesenta años, que sea rico/a o pobre, sentarse en el tráfico reduce el tiempo que tenemos para disfrutar de este maravilloso lugar.

Por favor únaseme apoyando la Proposición 400.

Skip Rimsza

Alcalde de Phoenix 1994-2004

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante:

Chicanos Por La Causa, Inc. (CPLC) les pide a todos los votantes del Condado de Maricopa que se les unan apoyando la Proposición 400.

Desde 1969, CPLC se ha establecido como una organización respetable de la comunidad conocida nacional e internacionalmente. CPLC fue fundada con la dedicación de construir comunidades sólidas y sanas. CPLC reconoce que un sistema de transporte eficiente, seguro y de modos múltiples puede beneficiar a todos los residentes del Valle.

Junto con autopistas y calles secundarias nuevas y mejores, el tranvía ligero y mayor servicio de autobuses, este plan de transportes regional incluirá mecanismos financieros y de responsabilidad para asegurar que el plan sea implementado a tiempo y de acuerdo al presupuesto. El plan será detallado, suministrando modos para viajar interconectados y múltiples, que maximicen nuestra habilidad para movilizarnos eficientemente de una parte del condado a otra.

El plan de transportes regional nos permitirá poder dar a basto con nuestra creciente población y economía. CPLC cree que este plan ayudará a que las familias crezcan a la vez que nuestro Valle crece. Por favor vote que Sí en la Proposición 400.

Atentamente,

Edmundo Hidalgo
Principal Oficial de Operaciones

Bertha L. Salas
VP de Svcs. Corp.

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Arizona Hospital and Healthcare Association (el Hospital de Arizona y la Asociación de Healthcare, cuyas siglas en inglés son AzHHA) le pide a los residentes del Condado de Maricopa que apoyen mejor acceso a los cuidados de salud votando que Sí en la Proposición 400.

Cuando usted y su familia necesiten ayuda médica, usted quiere estar seguro/a de que hay un medio rápido y eficiente para obtener el servicio que usted requiera. Durante los próximos 20 años, se espera que la población en el Condado de Maricopa llegue a ser casi el doble, y conforme nuestro valle crece debemos continuar mejorando nuestra habilidad de viajar a lo largo del condado.

El plan de transportes regional de la Proposición 400 mejorará nuestros presentes sistemas de transporte suministrando 344 millas de autopistas nuevas y mejores y más de 275 millas de mejoras a las calles principales, mejorando la congestión de tráfico y suministrando una mejor capacidad para movilizar gente por todo el valle.

AzHHA es una organización de hospitales y sistemas de salud dedicada a suministrar liderazgo en asuntos que afectan la calidad, entrega y acceso a los cuidados de salud.

La Proposición 400 suministrará opciones de transporte para viajar por todo el valle, mejorando el acceso a cuidados de salud de calidad para más residentes. Por favor únase a AzHHA apoyando a la Proposición 400.

VOTE QUE SÍ EN LA PROPOSICIÓN 400

John R. Rivers, FACHE
Presidente y Principal Oficial Ejecutivo
Arizona Hospital and Healthcare Association

John L. Harrington, Jr., FACHE
Presidente Electo,
Arizona Hospital and Healthcare Association

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

La Proposición 400 suministra una solución de transportes detallada.

El Plan traerá muchos beneficios al Centro de la ciudad y a la Región.

Downtown Phoenix Partnership (la Sociedad del Centro de la Ciudad de Phoenix) suministra mejores servicios para el área central de Copper Square incluyendo mercadeo, desarrollo de negocios, coordinación de transportes, diseño urbano y ayuda respecto a normas públicas. Nuestro liderazgo incluye líderes de los sectores públicos y privados regionales que están altamente dedicados a un centro de la ciudad vibrante. Desde la creación de la Sociedad, nuestros esfuerzos, combinados con nuestros socios, han aumentado los ingresos de impuestos de ventas locales, disminuido los delitos en el centro de la ciudad, aumentado los visitantes a Copper Square y ayudado al desarrollo residencial adicional.

Estamos apoyando la Proposición 400 porque suministra una solución detallada para toda la región, incluyendo muchos beneficios para ayudar a aliviar la congestión y a hacer el centro de la ciudad más accesible. La inversión será en el tránsito masivo, incluyendo la adición de 27 millas nuevas de tranvía ligero a las 30 millas ya aprobadas por los votantes de Phoenix, Tempe, Glendale y Mesa que permitirán el crecimiento económico en el centro de la ciudad, así como el acceso a trabajos, entretenimiento y cultura para los ciudadanos alrededor de la región. La obtención de estos beneficios es crucial para asegurar la prosperidad y una calidad de vida de alta calidad para los residentes de todo el Valle.

Combinado con las mejoras extensivas a las autopistas y calles en toda la región, la Proposición 400 crea un plan balanceado que beneficia a todos. Por favor únase votando que Sí en 400 - el futuro del centro de la ciudad y del resto de la región dependen de esto.

R. Neil Irwin
Director

Brian Kearney
Presidente y CEO

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Ahora en año 35^o de unir negocios y líderes cívicos para mejorar la habitabilidad de las comunidades del Valle, Valley Forward Association (Asociación Valley Forward) cree que el transporte es el desafío mayor al que se enfrenta hoy nuestra área metropolitana en expansión.

Es importante que suministremos un plan de transportes regional balanceado que incorpore autopistas, mejoras de calles y más servicios de autobuses, así como la construcción del planeado sistema de tránsito del tranvía ligero.

El Plan de Transportes Regional hace exactamente eso, y Valley Forward apoya fuertemente su aprobación. Es un plan balanceado que ayudará a reducir la congestión del tráfico, suministrará conexiones entre las comunidades locales, reforzará los esfuerzos para reducir la polución del aire y mejorar la calidad de vida en el Valle.

Nuestro grupo público de interés en el medio ambiente, que representa a más de 250 organizaciones miembros, ha convocado a diálogo público serio sobre asuntos regionales para mejorar la eficacia de las comunidades del Valle desde 1969. Históricamente somos defensores de un sistema de transportes de modos múltiples y hemos apoyado otros programas de tránsito recientes que han sido aprobados por los votantes en toda la comunidad.

Valley Forward Association ha estado a la cabeza apoyando el sistema del tranvía ligero y diseño orientado hacia el tránsito, así como las oportunidades de desarrollo económico que estos proyectos crearán. Sistemas de tranvía ligero bien diseñados han demostrado ser capaces de revitalizar los núcleos de zonas urbanas en todo el país. El potencial para revitalizar nuestro Núcleo Urbano del Centro de la Ciudad se mejorará grandemente con la aprobación del Plan de Transportes Regional.

Creemos que el Plan de Transportes Regional es crítico para nuestra metrópolis de crecimiento rápido. Es integral para mantener la habitabilidad y la vitalidad económica del lugar al que llamamos nuestro hogar. Y es una inversión en el futuro de nuestros niños.

Carla Consoli
2004 Directora de la Directiva
Valley Forward Association

Diane Brossart
Presidente
Valley Forward Association

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Les pido a todos votar que Sí en la Proposición 400 para continuar el impuesto de ventas del ½ centavo por veinte años.

Esta proposición es muy importante para el futuro de Phoenix y de todo el Condado de Maricopa. Es particularmente importante para la comunidad discapacitada y para el gran grupo de "baby boomers" que como yo, estarán llegando a una edad en la que ellos necesitarán más opciones de transporte para continuar viviendo vidas plenas y activas.

¿Qué obtendrá usted si vota que Sí a favor de este plan de transportes? Como miembro del comité que desarrolló este plan, yo le puedo decir que la Proposición 400 terminará el sistema de autopistas, además suministrará dinero para recoger la basura en nuestras autopistas existentes, pondrá muros para mitigar el ruido y añadirá pavimento en contra del ruido. Traerá cientos de autobuses nuevos y vehículos para Dial a Ride (Llamada para Transporte). Extenderá nuestro sistema de tranvía ligero hacia el Valle oeste y hacia el Valle noreste.

Yo estoy comprometida a suministrarles una oportunidad a las personas discapacitadas en nuestra comunidad. La Proposición 400 provee financiamiento para traer el servicio dial-a-ride al nivel de las necesidades de nuestra comunidad. La Proposición 400 es toda sobre escogencias. Con este plan hemos suministrado escogencias para todos los grupos. Es justo y equilibrado para todas las partes de nuestra región.

Lo principal es que cuando mejoramos las escogencias de transporte, apoyamos a nuestras familias. Buenos transportes les permiten a las madres y a los padres llegar al hogar a tiempo para el juego de la Liga Menor o para el recital de piano. Les permite a los hijos cuidar a sus padres que envejecen, sabiendo que ellos tienen una forma segura para moverse en forma independiente. Buenos transportes permiten que todos en nuestra comunidad vayan a la escuela, al trabajo o a sus templos. Hace que nuestra economía se mantenga en movimiento. Mantengamos al Condado de Maricopa moviéndose hacia adelante. Vote que Sí en la Proposición 400.

Atentamente,
Peggy Bilsten
Vicealcaldesa

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Buenos transportes son básicos para el éxito de nuestras vidas diarias.

Necesitamos poder ir fácilmente al trabajo, ir y llevar a nuestra familia a la escuela, asistir a actividades espirituales y culturales, participar en recreación y visitar a la familia y a los amigos.

Para hacer estas cosas, tenemos diferentes necesidades de transporte. Algunos de nosotros necesitamos las autopistas, otros necesitamos mejores calles y otros necesitamos transportes públicos.

Esta proposición continuará un pequeño y ya existente impuesto para construir o mejorar todas estas instalaciones. Gente a lo largo del Valle ha desarrollado un excelente plan de transportes. Este plan incluye diferentes instalaciones para responder a las necesidades de las diferentes áreas del Valle. Se construirán autopistas, calles y transportes públicos en diferentes áreas para responder a las necesidades específicas de cada lugar.

Antes de que se construyeran las autopistas en el Valle, hubo oponentes a los transportes que decían que las autopistas no ayudarían. Ahora la mayoría de nosotros no sabe qué hubiéramos hecho si no se hubieran construido las autopistas. De nuevo ahora, los oponentes dicen que las instalaciones de transportes que a ellos no les gustan no se necesitan. Pero todos nosotros ganamos cuando todos nosotros podemos trabajar, educarnos y velar por nuestras familias.

Esta propuesta nos permite unimos y responder a nuestras necesidades de transporte conjuntas en todo el Valle. Juntos, podemos construir este plan de transportes que nos servirá en diferentes formas. Todos salimos ganando con transportes fáciles y efectivos.

Frank Fairbanks

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Arizona Chamber of Commerce (la Cámara de Comercio de Arizona) les pide a los votantes del Condado de Maricopa votar que "sí" en la Proposición 400. Su aprobación es crítica para la vitalidad económica y la calidad de vida de todas las personas en Arizona, no solamente para las que viven en el Condado de Maricopa.

Debido a que el actual impuesto para transportes va a expirar el próximo año, los votantes del Condado de Maricopa tienen la rara oportunidad de reafirmar su apoyo por un mejor sistema de transportes y menos congestión. Las 344 millas de autopistas nuevas y mejores; las 275 millas de calles secundarias, 2,100 autobuses nuevos para la ciudad y 1,000 vehículos nuevos para dial-a-ride (llamada para transporte); así como un mejor sistema de tranvía ligero de la Proposición 400 ayudarán a que nuestro estado atraiga y mantenga los trabajos de salarios altos de la economía del Siglo 21.

Además, la Proposición 400 asegura de forma muy estricta la responsabilidad para los dólares de los contribuyentes para asegurar que se cumplió lo que se prometió – a tiempo y de acuerdo al presupuesto. El plan incluye cortafuegos entre el financiamiento asignado en forma separada para autopistas, calles y tránsito, provisión para auditorías de desempeño independientes cada cinco años; supervisión por un Comité de Ciudadanos para Supervisión de Transportes; y un programa de auditoría financiera anual para equilibrar los ingresos y los gastos.

Debemos resistir las ganas de convertir lo perfecto en el enemigo de lo bueno. Cualquier plan que trate de resolver las necesidades de transportes de una región tan grande, creciente y diversa como la de la Proposición 400 debe llegar a un compromiso. La competencia entre los intereses de una parte del valle versus los de otra parte, o una idea sobre el tránsito masivo en contra de otra deben unirse para cooperar de manera constructiva. La Proposición 400 tiene éxito en lograr hacer eso precisamente y se merece nuestro apoyo.

Con nuestra población que se espera que llegue a duplicarse durante los próximos 30 años, la aprobación de la Proposición 400 es aún más importante para nuestro futuro económico y para nuestra calidad de vida. Esta es la razón por la que Arizona Chamber of Commerce le pide a usted votar que "sí" en la Proposición 400.

C.A. Howlett
Director, Junta Directiva
Arizona Chamber of Commerce

James J. Apperson
Presidente & CEO
Arizona Chamber of Commerce

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimados Votantes:

Me mudé a vivir en Arizona cuando era un niño pequeño con mis padres en 1956. Vivir aquí por casi 50 años me ha permitido ver el constante crecimiento de esta región y las medidas que hemos tomado para hacer de éste un mejor lugar donde vivir. Me presenté como candidato a la Legislatura porque me intereso en el futuro de este gran estado y en su gente. Estoy apoyando la Proposición 400 porque creo que es importante para el futuro de la economía y de la calidad de vida local.

Como Vicepresidente del Comité de Transportes de la Cámara, me comprometí y dediqué a poner de mi parte en ayudar al Presidente de Transportes, el Representante Gary Pierce, aprobando HB2292 para ayudar a crear un plan y HB2456 para poner el plan frente a los votantes. La Prop 400 representa un plan que fue creado con las opiniones de innumerables personas interesadas y representa las necesidades de toda la Región.

Aún más importante, la Proposición 400 tiene las medidas de responsabilidad en su lugar para asegurar que el plan entregue los proyectos a tiempo y por el precio que se les prometió. Con las auditorías financieras cada año y las auditorías de desempeño cada cinco años, los votantes sabrán cómo está funcionando el plan, y se incluye un método para cambio si un cambio se hace necesario. La Legislatura trabajó duro con los interesados para asegurar que el plan cumpla todas sus promesas.

Las medidas de responsabilidad combinadas con la reducción del 50% en tiempos de espera y los 10,000 trabajos creados anualmente hacen de la Proposición 400 una situación con la que todos ganan. Por favor únaseme apoyando la Prop 400.

Atentamente,

Representante Clancy Jayne
Cámara de Representantes de Arizona, Distrito 6

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Residente del Valle Noreste a favor de la Prop 400.

Estimado/a Compañero/a Votante,

Soy un residente del Valle Noreste. Cada año es más frustrante cuando mi viaje al trabajo diario parece que dura más. Debido a una enorme cantidad de crecimiento en la población durante los últimos veinte años, nuestras calles y autopistas van hacia el completo congestionamiento. Si no hacemos nada al respecto, estoy seguro que en poco tiempo nuestro tráfico va a parecerse al de Los Angeles.

Como un residente del Condado de Maricopa, apoyo la continuación del impuesto de ventas del medio centavo para las mejoras de transportes. Bajo el Plan de Transportes Regional, los viajes al trabajo en las autopistas se ahorrarán un 54% en tiempos de espera y la congestión en las calles menores se reducirá en un 57%. Esto se logrará con la expansión de las autopistas como el Loop 101.

El apoyo de la continuación del impuesto de ventas del medio centavo es una decisión que todos los residentes del Valle necesitan aprobar. Sin ella, el Condado de Maricopa se enfrentará a viajes al trabajo que serán una pesadilla.

Por favor únaseme votando que SÍ EN LA PROP 400.

Atentamente,
Brian Frank

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a votante del Condado de Maricopa:

Muchos de nosotros que vivimos en el Valle Oeste conocemos demasiado bien el tremendo crecimiento que estamos experimentando y el impacto que esto ha puesto en nuestra infraestructura de transportes existente. Para resolver las necesidades de transporte para los residentes en Sun City West y en el Valle Oeste, Property Owners and Residents Association (la Asociación de Dueños de Propiedad y Residentes, cuyas siglas en inglés son PORA) de Sun City West apoya la aprobación de la Proposición 400, el plan de transportes regional para el Condado de Maricopa.

La finalización de la autopista 303, carriles adicionales en la autopista Loop 101 y la expansión del corredor de Grand Avenue mejorarán dramáticamente el tiempo de viaje debido a la congestión en nuestras autopistas del Valle Oeste, Bell Road y otras calles secundarias. El plan también suministra más alternativas de movilización para las personas de la tercera edad en todo el Valle, lo que se traduce en 2,100 autobuses nuevos, 1,000 vehículos nuevos para dial-a-ride (llamada para transporte) y 1,200 áreas nuevas para desplazamiento de autobuses en las paradas para mejorar el movimiento del tráfico.

El existente impuesto de ventas de ½-centavo está programado para terminar al final del 2005. Para responder a los desafíos de la creciente población del Valle Oeste y suministrarles independencia de transportes a las personas de la tercera edad del Valle Oeste, necesitamos apoyar la continuación del impuesto de ventas del ½ centavo. PORA apoya el Plan de Transportes Regional y les pide a los residentes del Valle Oeste que voten que sí en la Proposición 400.

Chuck Ullman Dusty Rhodes
Presidente Secretaria

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Friendly House está dedicada a construir el éxito y la independencia de nuestra comunidad y a tratar algunas de las necesidades más importantes de nuestras comunidades. El 2 de noviembre nos enfrentaremos a una decisión importante respecto al futuro del Valle y de nuestra calidad de vida. Aprobando la Proposición 400, los residentes del Condado de Maricopa pueden estar seguros de que nuestras necesidades de transporte estarán resueltas para los próximos veinte años.

Este plan detallado fue desarrollado con considerables sugerencias del público y refleja la visión de todos los residentes del condado. Como resultado, el plan suministra opciones de transporte para ayudar a que los residentes se movilicen de manera eficiente a lo largo de las diferentes partes del Valle. Combinado con la creación del plan de aproximadamente 10,600 trabajos al año y la adición de billones de dólares de ingresos, la Proposición 400 es lo correcto para la comunidad.

Para asegurar que nuestras necesidades de transporte puedan dar a basto con este continuo crecimiento, necesitamos un plan que tome en cuenta las necesidades de todas las personas del Valle que viajan al trabajo. Les pido a todos que se unan a Friendly House en nuestro apoyo a la Proposición 400.

Atentamente,

Luis Ibarra Theresa M. Leon
Presidente & CEO Oficial Jefe de Operaciones
Friendly House, Inc. Friendly House, Inc.

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Phoenix Association of REALTORS® (la Asociación de Agentes de Bienes Raíces de Phoenix) ha estado involucrada activamente en el Condado de Maricopa desde 1918. La asociación ha visto el increíble crecimiento que ha ocurrido en el Condado de Maricopa, específicamente el tremendo aumento en los pasados 20 años. La continuación de un sistema de transportes que promueve una mejor calidad de vida y apoya el crecimiento es de vital importancia para el futuro de nuestra región y para la economía regional.

La Proposición 400 es la solución equilibrada que le sirve a todo el Valle y suministra las opciones de transportes necesarias. La mezcla apropiada de Autopistas, Calles, Autobuses, Tranvía Ligerero, Mantenimiento, y otros proyectos en la Prop 400 garantiza un plan de modos múltiples que responde a las necesidades de cada ciudadano. La Proposición 400 también incluye medidas de responsabilidad y garantías que asegurarán que el plan pueda cumplir las promesas y entregar los proyectos a tiempo y de acuerdo al presupuesto.

La Proposición 400 fue desarrollada con considerables sugerencias del público, incluyendo Phoenix Association of REALTORS® y sus miembros. Creemos que este plan refleja la visión y los deseos de residentes de todo el Valle. Le pedimos muy firmemente a todos votar que SÍ en la Proposición 400.

Atentamente,

Marion McGuire Diane Scherer
2004 Presidente Principal Oficial Ejecutivo

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante:

Como uno de los mayores patronos en Arizona, sabemos por experiencia propia la importancia de construir y mejorar la muy necesaria infraestructura que Arizona requiere mientras crecemos. Es por esto que la Corporación Intel le pide a usted y a sus empleados votar que SÍ en la Proposición 400.

La Proposición 400 es una continuación del impuesto de ventas de ½ centavo que todos aprobamos, en 1985, para proveer fondos para nuestras necesidades de transportes. Desde entonces, se han construido más millas de autopistas en el Condado de Maricopa que en cualquier otra comunidad en los Estados Unidos, y apenas hemos podido dar a basto con el crecimiento. Se espera que este impuesto de ventas de ½ centavo expire el próximo año y nuestras necesidades de transportes son tan grandes hoy como lo eran en 1985.

La Proposición 400 fue concebida para responder a nuestras necesidades de transporte que crecen rápidamente. Por consenso de todas las comunidades del Condado de Maricopa, el financiamiento de transportes proveerá igualmente para las necesidades de cada región. Ya sea por medio de autopistas, mejoras de tránsito o de calles, la Proposición 400 suministra opciones de transportes con medidas de responsabilidad incluidas. Este es un plan que apoyamos. Le pedimos que haga usted lo mismo, por favor vote que sí en 400.

Atentamente,

David Olney John Kelly
Administrador de Desarrollo del Lugar Intel Corporation
Intel Corporation

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

N.A.I.L.E.M. Apoya a la Proposición 400

Neighborhood Activists Inter-Linked Empowerment Movement (el Movimiento de Poder de Activistas de Interrelacionados de Vecindarios, cuyas siglas en inglés son N.A.I.L.E.M.) es una coalición a nivel estatal de activistas de vecindarios y líderes de la comunidad que trabajan para suministrarle al público herramientas para proteger sus vecindarios y mejorar las comunidades en donde viven.

Un componente crítico para los vecindarios y comunidades seguros es tener un sistema de transportes balanceado. Por consiguiente, N.A.I.L.E.M. apoya la Proposición 400 porque cada sección de la región obtendrá las mejoras de transportes que necesita. Con la aprobación de la Proposición 400, los residentes se beneficiarán de las nuevas y mejores autopistas, aumento de servicios de autobuses, mejoras de calles, conveniencia al viajar y un sistema de tranvía ligero que ayudará a aliviar la congestión.

Esto no es un nuevo impuesto, pero simplemente una extensión del impuesto de ventas de ½ centavo que se aprobó en 1985 para mantener el financiamiento de transportes en el Condado de Maricopa.

Le pedimos que Vote que SÍ en la Proposición 400.

Donna Neill F.C. Slaght
Director Tesorero

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Prop 400 ayuda a Tempe.

Estimado/a Compañero/a Votante:

Yo les pido enérgicamente a todos los residentes del Valle Este que apoyen la continuación del impuesto de ventas de medio centavo para mejorar los transportes.

Al apoyar el plan de transportes regional, Tempe obtendrá muchos beneficios. Bajo el Plan de Transportes Regional el Valle Este verá más de \$825 millones en mejoras para nuestras carreteras e intersecciones. De hecho, aproximadamente 150 millas de calles principales en el área del Valle Este serán reconstruidas o ampliadas. Estas calles incluyen, Baseline, Broadway, Elliot, Guadalupe, McKellips, Meridian, y Price para nombrar unas pocas. Además de mejores calles, las autopistas serán ajustadas para acomodar más tráfico. Loop 202 recibirá nuevos carriles, lo que le dará campo a la creciente población de todo el valle.

Les pido a todos los residentes del Condado de Maricopa que se me unan y que voten que Sí en 400. Mientras el Condado de Maricopa continúe creciendo, es nuestra responsabilidad planear para el futuro. Con este plan, todos en el Condado de Maricopa ganan.

Atentamente,

Christopher Guthrie

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Yo apoyo un voto de Sí en la Proposición 400. Como Miembro Elegido para el Concejo de la Ciudad de Phoenix por el Distrito 7, que incluye la mayor parte de la porción del Suroeste de Phoenix, yo quiero que mis constituyentes sepan que la Proposición 400 suministrará un alivio para la congestión de tráfico que sufrimos ahora en el Valle Suroeste.

La aprobación de la Proposición 400 suministrará grandes mejoras a la autopista actual I-10. El plan establece carriles adicionales para tráfico y un carril HOV (para vehículos de uso colectivo) oeste para la conexión con la autopista 303. Además, para los residentes del área de Laveen, la Proposición 400 suministrará una nueva autopista al Sur de la actual autopista I-10 que conectará con South Mountain loop y también le permitirá a los residentes de Laveen una ruta alternativa al Centro de Phoenix conectando con el nuevo Rio Salado parkway. South Mountain loop que fue prometido por los votantes de Phoenix en la elección de 1985 y se construirá temprano en el plan y suministrará acceso fácil ya sea al Valle Este, Centro de Phoenix o a la autopista 101. Se espera que el plan conecte South Mountain loop en la alineación de la Avenida 59 que es parte del Plan General de Phoenix y el derecho de vía para esta sección ya está protegido.

A los votantes de Phoenix y del Valle Oeste se les dio menos en los primeros 20 años del plan; sin embargo, la Proposición 400, de ser aprobada por los votantes, suministrará alivio casi inmediato para nuestros problemas de congestión en el Valle Oeste.

Les pido a todos los votantes de toda la región que apoyen el plan porque resuelve los problemas de transportes de toda la región. Por favor vote que Sí en la Proposición 400.

Doug Lingner
Miembro del Concejo
Distrito 7

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

La misión de Arizona Association of Industries (la Asociación de Industrias de Arizona) es construir y mejorar un clima favorable para las industrias de manufactura y relacionadas con ella en Arizona. Un clima favorable requiere un sistema de transportes eficiente que se mantenga al nivel de las necesidades de nuestra creciente economía. La aprobación de la Proposición 400 no sólo crea un plan de transportes con medidas de responsabilidad, sino que también crea trabajos y ayuda a impulsar la economía local. Es esencial que nos mantengamos "al ritmo" del dramático crecimiento de población que hemos observado en la región en lugar de estar siempre tratando de "alcanzarlo".

El propuesto plan incluye opciones de transporte que son necesarias para apoyar el crecimiento económico y una alta calidad de vida:

- Nuevas y mejores autopistas para mejorar el viaje al trabajo de las personas que manejan.
- Nuevas y mejores calles en las partes que se necesitan más para mejorar la movilidad local.
- Programas de Autobuses Locales y Dial-A-Ride (Llamar para Transporte) para aumentar los viajes al trabajo y las opciones de transporte y la conveniencia de las personas con discapacidades.
- Sistemas de Tránsito de Autobús Rápido (cuyas siglas en inglés es BRT) y de Tranvía Ligero para crear opciones para ayudar a aliviar la congestión.

La Proposición 400 es el futuro de los transportes para el Condado de Maricopa. Es vital para un clima fuerte y capaz de apoyar el clima positivo para los negocios en Arizona. Por favor únase a Arizona Association of Industries votando que Sí en la Proposición 400.

Gracias,

Jim Norton
Director
Arizona Association of Industries

Mark Dobbins
Presidente
AAI Junta Directiva

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Phoenix Community Alliance (la Alianza de la Comunidad de Phoenix) le pide que vote que Sí en la Proposición 400.

Phoenix Community Alliance es la mayor organización del sector privado de negocios dedicada a la revitalización del Centro de Phoenix. Durante nuestra historia de veinte años, hemos avanzado mucho en estos esfuerzos, pero aunque las mejoras del Centro de Phoenix son importantes, reconocemos plenamente que esto es sólo una parte de una comunidad mayor.

Estamos entusiasmados con el sistema ya financiado del tranvía ligero que irá por el Centro de la Ciudad de Phoenix a Tempe y Mesa. Este proyecto cambiará para siempre el aspecto de nuestra comunidad y lo mejorará. Esta línea será la "columna" del sistema. También reconocemos que para que el sistema de tranvía ligero alcance todo su potencial, será importante que se le agreguen nuevos segmentos para conectar el centro urbano con las áreas residenciales. Aún más importante, el tranvía ligero sólo trabaja cuando tengamos un sistema de autobuses totalmente integrado y cuando mejoremos las vías y las autopistas – todo lo que se incluye en la Proposición 400.

La Proposición 400 es un buen plan porque toma en cuenta nuestras necesidades de transportes para toda la región. Todas las comunidades dentro de la región se benefician. La comunidad de negocios unió sus fuerzas con todas las ciudades y pueblos para desarrollar este plan. Todos hemos trabajado incontables horas para desarrollar un plan de consenso. Este plan le da a cada área del valle lo que pidió y lo que necesita. Por favor únase a Phoenix Community Alliance votando que Sí en la Prop 400.

Donald P. Keuth
Presidente

Morris A. Stein
Vicepresidente

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Hace veinte años, el Valle vio su futuro y los votantes tuvieron la sabiduría de invertir en nuestra infraestructura local dedicando un impuesto de ventas de ½ centavo para la construcción de autopistas. Lo que hemos hecho durante las pasadas dos décadas le ha permitido a esta comunidad alcanzar su crecimiento y es algo de lo que todos nosotros en el Valle Este nos hemos beneficiado. La Proposición 400 es el próximo paso para el continuo mejoramiento de los transportes para el Valle Este y para toda la Región.

Prop 400 Responde a las Necesidades del Valle Este

Las necesidades del Valle Este se resuelven con una nueva autopista que le sirva al ambiente de crecientes negocios cerca del Aeropuerto Williams Gateway. También suministra nuevos carriles para propósito general para viajeros y personas que van al trabajo en US 60, Loop 101, y Loop 202. Además, el plan tiene mejoras para 34 intersecciones exclusivamente en el Valle Este y 275 millas de mejoras de calles que se concentran principalmente en el Valle Este. El plan también incluye 140 millas en rutas nuevas o aumentadas para tránsito de autobús rápido; y 260 millas en rutas de servicio de autobuses regionales en el área del Valle Este.

Prop 400 Suministra Responsabilidad

Este plan garantiza que todo se construya en los próximos 20 años y tiene garantía y responsabilidad ante la gente. El plan incluye una auditoría financiera anual y una auditoría pública de desempeño cada cinco años que asegurará que todos los proyectos desempeñen según lo prometido. Si algo necesitara ser cambiado o mejorado, el plan tiene un proceso incluido para cambios del Plan Principal.

El futuro de nuestra economía depende de los transportes. Necesitamos continuar movilizando a la gente, los productos y los servicios en forma efectiva a lo largo de todo el Valle si deseamos continuar con el éxito que empezamos hace 20 años. Por favor únase a East Valley Chambers of Commerce Alliance (la Alianza de Cámaras de Comercio del Valle Este) apoyando la Proposición 400.

Karen Cupps Becky Jackson
Directora – EVCCA Pres / CEO, EVCCA

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Arizona Contractors Association (la Asociación de Contratistas de Arizona) Apoya la Proposición 400.

La misión de Arizona Contractors Association (cuyas siglas en inglés son ACA) es suministrar liderazgo empresarial, político y cívico en la industria de la construcción en Arizona. El Condado de Maricopa continúa siendo una de las regiones de más rápido crecimiento en los Estados Unidos y se espera que la población en la región aumente al doble en los próximos 20 años. Con una proyección de casi 6 millones de personas en la región dentro de 20 años, necesitamos un plan responsable que se enfoque en el manejo de este crecimiento. Un proyecto responsable impulsa la economía y le permite a la industria de la construcción prepararse para el futuro.

La Proposición 400 es la solución para nuestros futuros problemas de transportes.

- Primero, la Prop 400 no es un aumento de impuestos. Continúa el actual impuesto de ventas del ½ centavo para mantener el financiamiento de los transportes en el Condado de Maricopa.
- Luego, la Prop 400 es económicamente responsable. Este plan fue diseñado específicamente con la inclusión de elementos esenciales de protección fiscal para asegurar que se entregue lo que se prometió.
- Además, la Prop 400 le ahorrará a usted tiempo. El plan reduce el tiempo de espera en las autopistas por un 54 por ciento, tiempo de espera en HOV (carril de vehículos de uso colectivo) por un 71 por ciento, y el tiempo de espera en las calles por un 54 por ciento comparado con las condiciones que existirían sin la Prop 400.
- Finalmente, la Prop 400 ayuda a aumentar la seguridad. ACA es la única asociación de este tipo en el estado de Arizona en emplear un director de seguridad. Nosotros valoramos la seguridad y apoyamos los esfuerzos en la Prop 400 que van a reducir los accidentes por un 3%.

Les pedimos a todos los votantes que apoyen la Proposición 400.

David N Jones, ACA Presidente/CEO Larry Dukeman, ACA Junta Directiva

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Vote que Sí en 400

El aumento de la población del Valle no da muestras de ir más despacio y con aproximadamente 3.5 millones de residentes en la actualidad y una infraestructura que puede hacerse anticuada repentinamente, es esencial que los votantes extiendan el impuesto de ventas del medio centavo por medio de un voto de Sí en la Proposición 400. Sin inversiones prudentes en nuestro sistema de transportes, el área Metropolitana de Phoenix se arriesga en llegar a ser otro Los Angeles con congestiones de tráfico constantes y viajes al trabajo largos. La Proposición 400 es simplemente una continuación de un programa de construcción exitoso que ya ha construido 155 millas de autopistas. Este no es el momento de parar la inversión en nuestro sistema de transportes.

Además, la Proposición 400 representa el esfuerzo de colaboración de 14 alcaldes del Valle, la comunidad de negocios, ADOT, el Condado de Maricopa y muchos ciudadanos. La Proposición tiene medidas de responsabilidad fuertes para asegurar que lo que se promete sea entregado y de acuerdo al presupuesto.

La Proposición 400 sabiamente invierte en:

- 344 millas de autopistas nuevas y mejores, reduciendo el tiempo de espera en autopistas en un 54%
- Nuevos carriles HOV (para vehículos de uso colectivo) que reducirán el tiempo de espera en un 71%
- 275 millas de calles nuevas, 34 intersecciones nuevas, 1,200 áreas para desplazamiento de autobuses en las paradas, y un sistema de administración de transportes de alta tecnología
- 2,100 autobuses nuevos que se necesitan desesperadamente, 32 instalaciones para pasajeros nuevas, 38 lotes para park-and-ride (estacione y súbase al autobús) y 10 rutas de autobús nuevas para equipar al sistema de autobuses local para que pueda acomodar a miles de usuarios nuevos
- 14 Rutas nuevas para Tránsito de Autobús Rápido que acelerará los viajes al trabajo alrededor del Valle
- 27.7 millas adicionales para el tranvía ligero
- \$354 millones para el control de basura y ruido

La Proposición 400 asegura que el sistema del tránsito masivo del área Metropolitana de Phoenix responda a las necesidades de los residentes en el futuro a largo plazo. Este es el momento para que los votantes del Valle den un paso hacia adelante y continúen la inversión que se necesita en nuestra calidad de vida votando que sí en la Proposición 400.

Marcus Osborn, Ph.D.

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Como Presidente de State Transportation Board (la Junta de Transportes del Estado), estoy muy orgulloso de los logros que hemos hecho como estado en el área de transportes. Cada año hacemos mejoras en el sistema de autopistas del estado y abrimos nuevos segmentos en las autopistas del Valle. Además, el área de Phoenix ha dado grandes pasos en su sistema de autobuses y tránsito.

También le puedo decir que cada año nuestra junta está muy al tanto de la falta de financiamiento adecuado para responder a las necesidades de transporte del estado. No es fácil decirle a la comunidad que sus residentes tendrán que esperar por una mejora de seguridad muy deseada o por un proyecto de mejora del tráfico.

Como votante usted tiene la oportunidad de mantener al Condado de Maricopa y al Estado moviéndose en la dirección correcta. State Transportation Board apoya entusiastamente la aprobación del Plan de Transportes Regional porque se basa en el éxito de varios años pasados a la vez que reconoce la necesidad de financiar mejores autopistas así como mejoras al tránsito y a las calle locales.

Los miembros de su junta de transportes en todo el estado reconocen como un mejor sistema de transportes en el Condado de Maricopa es importante para toda Arizona. El Plan de Transportes Regional ayudará a asegurar el movimiento efectivo de la gente y los productos hacia y a través de la región, mejorar la seguridad y suministrar un sistema de transportes integrado y balanceado en nuestro estado de rápido crecimiento. El plan también mejora la calidad de vida de los residentes y visitantes financiando programas como asfalto con caucho, jardinería y control de basura.

Si vamos a tratar la congestión de embotellamiento y ofrecerle a usted, a su familia y vecinos nuevas opciones para movilizarse a través del Valle, entonces necesitamos reconocer qué es lo que necesitamos para llevarnos hasta ahí. La respuesta es un voto de Sí en la Proposición 400.

De parte de toda la directiva,

Bill Jeffers,
Presidente, State Transportation Board

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Como activista de la comunidad que me preocupo especialmente por el transporte en el Valle, estoy escribiendo este mensaje en apoyo de la Proposición 400.

Aproximadamente hace veinte años, los votantes aprobaron un impuesto de ventas visionario de medio centavo para financiar principalmente la construcción de autopistas en el Valle. De 1985 a 2005, se construyeron 155 millas de autopistas en el Valle. Esta es una cantidad mayor que la de cualquier otra comunidad en los Estados Unidos y aún así apenas podemos dar a basto con la demanda.

Es importante notar que se espera que nuestra población se DUPLIQUE durante los próximos treinta años, mientras que el Condado de Maricopa continúa siendo una de las áreas de más rápido crecimiento en el país. En la actualidad, hay cerca de 3.5 millones de residentes en el Condado de Maricopa. Para el 2030, se espera que ese número sea más de seis millones de residentes.

Para continuar y suministrar opciones adicionales más allá del alcance del plan original, se requiere la continuación del financiamiento de opciones de transportes. Desafortunadamente, el impuesto dedicado expirará el 31 de diciembre, 2005, a menos que se tome acción para renovarlo ahora. Afortunadamente, los líderes de negocios y de la comunidad se unieron a los alcaldes y concejales de ciudades, así como a Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG) y recibieron considerables recomendaciones del público, para colaborar en la creación del Plan Regional de Transportes.

Para aquellos a los que les preocupa la responsabilidad fiscal, el Plan de Transportes Regional ha sido desarrollado con medidas de responsabilidad incluidas. Se han programado auditorías de desempeño independientes cada cinco años, y hay una provisión para cualquier cambio importante que requiera la revisión pública del Citizens Transportation Oversight Committee (Comité de Ciudadanos Encargados de la Supervisión de Transportes).

En general, la Proposición 400 trata las diversas y únicas necesidades de cada comunidad en el Valle, sin crear nuevos impuestos. Le pido que apoye esta necesidad vital votando que "Sí" en la Prop 400.

Scott Hume
Activista de la Comunidad

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

La Proposición 400 ayuda a planear para nuestro crecimiento de población

Es un plan responsable.

Cualquier persona que haya vivido en Arizona aunque sea por un corto tiempo se ha dado cuenta de un dramático aumento en la población que se nota en los vecindarios expansivos que están siendo construidos por todas partes donde había antes expansiones de áreas de desierto. Como resultado del aumento en la población, los residentes se sienten frustrados cuando se dan cuenta de que el sistema de transportes no tiene la habilidad para acomodar a todos sus conductores.

Esta sexta ciudad en los Estados Unidos (de acuerdo al Censo de los US para el 2002), Phoenix es solamente una parte de de los estados de más rápido crecimiento en el país. Para el 2040, se espera que la población de Arizona se duplique – de nuevo. Para proteger nuestra economía y nuestra calidad de vida, necesitamos ver hacia el futuro y obtener apoyo para un plan que acomodará el crecimiento de nuestras necesidades de transporte.

Por eso es por lo que les pido a todos que voten que sí en la proposición 400 en la elección de noviembre. El plan fue desarrollado basado en datos profesionales, una larga serie de reuniones públicas y muchos debates públicos. Ciudades, pueblos y grupos en las regiones del este, oeste y centro del Valle jugaron un papel en el desarrollo del plan final que responde a las necesidades de cada área. El plan suministra mejoras en la forma en que actualmente usamos el sistema por medio del financiamiento de la remodelación de 34 intersecciones, 275 calles secundarias nuevas o mejoradas, y 344 carriles de autopista. Esencialmente, se basa en el progreso de los pasados 20 años con el objetivo de minimizar el impacto del crecimiento de la población en nuestra movilidad.

Atentamente,

Maureen Clare Rosinsky

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

De parte de casi 600 negocios y organizaciones miembros de Valley Partnership, le pedimos que vote que Sí en la Proposición 400 porque es vital APRA el futuro de la economía de la región. La misión de Valley Partnership es "proteger el desarrollo responsable", y creemos que apoyar por el plan que se considera en la Proposición 400 calza perfectamente con esa misión, no sólo porque ayuda a todo el Valle, sino porque también lo hace de una manera balanceada, con opciones de transporte eficientes y de modos múltiples.

Proposición 400 es un esfuerzo de colaboración del público y los sectores privados y representa un plan que fue desarrollado con considerables sugerencias del público para reflejar la visión de todos los residentes del Valle y responder a las necesidades de nuestra diversa región. Es el mejor ejemplo de cómo diversos intereses pueden unirse exitosamente por los mejores intereses de los ciudadanos de este Valle.

Por favor únase a Valley Partnership y a sus miembros apoyando la Proposición 400.

Pete Bolton
Presidente
Valley Partnership

Maria Baier
Director Ejecutivo
Valley Partnership

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Arizona Tourism Alliance (la Alianza de Turismo de Arizona), una asociación comercial de organizaciones de turismo y negocios que representa a más de 450,000 empleados en todo el estado, apoya la Proposición 400. La continuación de la expansión y mejora de nuestros sistemas de transportes es central para el continuo desarrollo de nuestra industria de visitantes. Debido a que el mayor motor en el estado, el turismo, depende de un transporte público moderno y efectivo así como de sistemas de vías terminados. La Proposición 400 ayuda a garantizar eso.

La Proposición 400 les suministrará a visitantes que vienen por trabajo y entretenimiento 344 millas de nuevas y mejores autopistas, 34 intersecciones mejoradas y 275 millas de calles secundarias nuevas y mejores, lo que les permitirá a ellos movilizarse dentro y entre las comunidades en el condado de Maricopa para llegar a las atracciones que ellos deseen y a las reuniones profesionales que ellos necesiten atender. Esto mejorará grandemente la atracción de nuestra comunidad para convenciones importantes y exhibiciones comerciales. Esto significa más trabajos y una mejor calidad de vida para todos nosotros.

Puesto que la mano de obra de la industria de visitantes depende grandemente del tránsito público para ir de un lado a otro para sus trabajos, teniendo 2100 autobuses nuevos, 1200 nuevas áreas para desplazamiento de autobuses en las paradas y 27 millas más del ya aprobado tranvía ligero serán una fantástica adición. Esto mejorará la productividad en nuestros negocios y la efectividad de la industria de visitantes para contribuir aún más a nuestra economía.

La importancia significativa para nosotros es que podemos hacer todo esto sin aumentar el índice del impuesto existente o la base del impuesto. Esto se logrará con sólo continuar lo que ya está en su lugar. NOSOTROS le pedimos que se una a la industria de visitantes y a Arizona Tourism Alliance apoyando y votando a favor de la Proposición 400.

Sherry Henry, Presidente
Arizona Tourism Alliance

Karen Churchard, Directora Ejecutiva
Arizona Tourism Alliance

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Valley Interfaith Project (el Proyecto Interfé del Valle) representa a Phoenix y al Oeste del Condado de Maricopa en Arizona Interfaith Network (la Red de Interfé de Arizona). En su 16^o año, VIP ha luchado exitosamente por programas de después de la escuela, derechos de familias de inmigrantes, la mejora de la calidad de vida en vecindarios y ha desarrollado un núcleo sólido de líderes institucionales con la capacidad de tratar las preocupaciones de las familias, congregaciones y vecindarios. Buscamos justicia y el bienestar común y actuamos para fortalecer la familia y la comunidad en solidaridad a través de las líneas de raza, clase y religión.

Se espera que la población en nuestra región se duplique en los próximos veinte años y este crecimiento se hará sentir en Phoenix y especialmente en todo el Valle Oeste. La Proposición 400 suministra las soluciones de transporte necesarias para mantenernos al nivel de este rápido crecimiento y conservar una calidad de vida positiva para nuestras familias y para nosotros. El plan le suministra a cada región lo que necesita dando diversas opciones de transporte que mejoran la movilidad, reducen los tiempos de espera e impulsan la economía.

El plan es muy bueno para la región y le suministra al Valle Oeste las autopistas que ellos necesitan tan desesperadamente mientras que le da a Phoenix opciones de autopistas, calles y tranvía ligero y tránsito de autobús rápido para complementar lo que ya se ha hecho en la región.

La Proposición 400 le suministra a la región el planeamiento de transportes responsable que necesitamos para continuar creciendo y prosperando. El plan ahorra tiempo y crea y mantiene 10,000 trabajos anualmente. La Prop 400 tiene sentido y nosotros le pedimos a usted votar que sí en noviembre.

Atentamente,

Dan Sagramoso
Tesorero, VIP

Thomas J. Donovan
Vicepresidente Valley Interfaith Project

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400 VALLEY CITIZENS LEAGUE (la Liga de Ciudadanos del Valle) apoya la Proposición 400

¿Puede usted imaginarse movilizarse en el Valle hoy sin las mejoras de transporte hechas en los últimos veinte años? En 1985, los ciudadanos del Condado de Maricopa tuvieron la visión de aprobar el impuesto de ventas de ½ centavo que ha financiado estos proyectos... pero el impuesto expira en el 2005.

Sabiendo que se proyecta que la población del Condado de Maricopa se va a duplicar en los próximos veinte años, ciudadanos, gobiernos locales, líderes de negocios y de la comunidad emprendieron en el esfuerzo de planeamiento más extenso y de varios años que se haya llevado a cabo en el Valle del Sol. El plan que resultó refleja las diversas necesidades de nuestros ciudadanos – desde las calles locales a las autopistas, desde paratransito hasta autobuses, tránsito de buses rápidos y tranvía ligero – el plan nos ofrece verdaderas opciones de transporte...y ha obtenido el apoyo de todas nuestras comunidades del Valle, y de muchos negocios y organizaciones cívicas.

VALLEY CITIZENS LEAGUE cree que el plan alcanza un buen equilibrio entre equidad y respuesta a las necesidades individuales de las comunidades. No todos están contentos, algunos preferirían votar separadamente en cada opción de transporte. Después de un cuidadoso examen de las medidas de revisión y responsabilidad del plan, la Directiva de VALLEY CITIZENS LEAGUE considera que existen suficientes garantías para asegurar que se hagan inversiones de transporte eficientes y efectivas en los años por venir.

Sin embargo, este es un plan a largo plazo y las recomendaciones del público continuarán. VALLEY CITIZENS LEAGUE cree firmemente que TODOS nosotros tenemos la responsabilidad de controlar y guiar el proceso de decisión sobre los transportes estando involucrados de manera activa en el futuro planeamiento y en los procesos de revisión.

Con el crecimiento aún por continuar, este NO es el momento de dejar de financiar nuestro sistema de transportes. VALLEY CITIZENS LEAGUE le pide a usted votar que "SÍ" en la Proposición 400.

Thomas Chapman, Presidente
VALLEY CITIZENS LEAGUE

Ann Eschinger, Secretaria
VALLEY CITIZENS LEAGUE

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400 La Proposición 400 ahorra tiempo

Mientras me movilizó por el valle en la rutina de mi vida diaria, me he dado cuenta que últimamente estoy gastando una cantidad de tiempo en mi auto que no es razonable para ir del punto A al punto B. El tiempo es valioso para mí y a menudo me faltan horas en el día para llevar a cabo mi larga lista de cosas que hacer. Estar atrapado/a en tráfico causa una sensación de impotencia cuando usted necesita atravesar el pueblo por cualquier razón, ya sea para recoger a los niños en la escuela, llegar al supermercado antes de la cena, o llegar a la lavandería antes de que cierren.

Yo voy a votar que sí a favor de la proposición 400 este noviembre porque el plan para un mejor sistema de transportes ayudará a aliviar una parte de la congestión de tráfico que consistentemente me obstaculiza llegar a *cualquier lado* a tiempo.

El plan financia 275 millas de calles secundarias nuevas que ayudarán a dispersar el tráfico de las calles abarrotadas que ahora tenemos restringidas y reducirá el tiempo de espera en un 54%. El plan también financia 34 intersecciones nuevas y hace que nuestra experiencia de conducir sea más segura y reduce el número de accidentes de tráfico que causan atrasos frustrantes. De igual manera, el plan crea 1,200 desplazamientos en las paradas de los autobuses para ayudar a mejorar el flujo del tráfico. Todos estos beneficios son posibles sin requerir que el público pague más de lo que ahora ellos pagan.

Vote que sí en 400 y comience a gastar su valioso tiempo en un lado que no sea atrapado/a en tráfico.

Atentamente,

Jennifer McHugh

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Arizona Police Association (la Asociación de Policías de Arizona, cuyas siglas son APA) les pide a los votantes que se nos unan apoyando la Proposición 400, el Plan Regional de Transportes del Condado de Maricopa. Como voceros de los oficiales de policía dedicados a la protección de vidas y al servicio de nuestra comunidad, APA está dedicada a apoyar medidas públicas que ayuden a los oficiales y a los ciudadanos de Arizona.

El plan de Transportes continuará construyendo nuevas autopistas y mejorando las existentes, mejorando calles e intersecciones para ayudar a aliviar la congestión y suministrar mejor acceso y más capacidad de vehículos. El objetivo 1 en el desarrollo del plan fue "Preservación del Sistema y Seguridad", dedicado al suministro de un ambiente seguro para el público que viaja, tratando peligros en las vías, seguridad de pedestres y de bicicletas, y seguridad del tránsito.

Las medidas de seguridad planeadas están integradas al plan para crear un ambiente para nuestras familias y oficiales que supervisan muchas de estas vías que sea más seguro para conducir. Usando datos de viaje e índices históricos de accidentes, se calcula que el Plan de Transportes Regional resultaría en una reducción de choques de un tres por ciento de la red base. En resumen, la Proposición 400 mejorará la movilidad para permitirnos hacer un mejor trabajo y además salvará vidas.

La Proposición 400 creará más opciones de transporte al tratar nuestras necesidades en todo el Valle. Por favor únase a APA apoyando el Plan de Transportes Regional y votando que "sí" en la Proposición 400.

Brian L. Livingston
Director Exec / APA

Jake Jacobsen
Tesorero / APA

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

La Proposición 400 es buena para las personas de la tercera edad.

El plan también protege a nuestros nietos y bisnietos.

Todos se merecen poder llevar una vida móvil y activa. Desafortunadamente, yo conozco a muchas personas cuya movilidad está restringida en forma severa debido a la falta de opciones que nuestro actual sistema de transportes provee.

Extender el impuesto del ½ centavo aumentará considerablemente sus medios de movilización. El impuesto financiará 2,100 autobuses nuevos para la ciudad y 1,000 vehículos nuevos para Dial-A-Ride (Llamada para Transporte). Mejorará el servicio de autobuses en 30 rutas, además creará 10 rutas nuevas. También se aumentará el tránsito de autobuses de ciudad a ciudad y se conectará, lo que me facilitará visitar amigos y parientes a los que no vería regularmente de otra forma debido a la falta de transportes.

Todos necesitan tomar en cuenta a la población de la tercera edad. Muchos de nosotros somos residentes de mucho tiempo que ayudamos a construir y moldear la comunidad en lo que es hoy. Deberíamos ser capaces de disfrutar plenamente las ciudades y pueblos que hemos ayudado a cultivar. Yo sé que la mayoría de los ciudadanos de la tercera preferirían no tener que depender de amigos o miembros de la familia para que manejen y los movilicen. La Proposición 400 nos da a los ciudadanos de la tercera edad la movilidad que nos merecemos.

Al mismo tiempo, debemos tener una forma de pensar a la vanguardia y planear para el futuro. Necesitamos un plan de transportes que sea de ayuda para nuestros nietos y bisnietos. Debemos recordar ver más allá de nuestros años y hacia el futuro.

Por favor vote que Sí en la Proposición 400 – por esta generación y por las generaciones futuras.

Atentamente,

Thomas H Milldebrandt

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

Por favor únase a Arizona Builders' Alliance (la Alianza de Constructores de Arizona) apoyando la Proposición 400. El futuro de la región depende de las mejoras de alta calidad y bien planeadas que ayudarán a reducir la congestión, mejorar la movilidad y ayudar a la economía. Este plan de modos múltiples representa el arduo trabajo de toda la comunidad para crear un plan popular y de consenso que responde a las necesidades de todos.

Los proyectos en este plan incluyen:

- 344 millas de nuevas o mejores autopistas
- 275 millas de nuevas o mejores calles secundarias
- 34 intersecciones mejoradas
- 40 nuevas rutas de autobuses regionales
- 2100 autobuses nuevos
- 1200 áreas para desplazamiento de autobuses en las paradas
- 27 nuevas millas al ya aprobado tranvía ligero
- 1000 nuevos dial-a-rides (llamadas para transportes)
- 38 lotes park and ride (estaciona y súbete al autobús)

Arizona Builders' Alliance representa a más de 300 compañías y a sus empleados, desde contratistas generales hasta subcontratistas, compañías de servicios profesionales y proveedores de apoyo a la industria de la construcción. Nos anima ver que este plan de transportes bien planeado se presente al público. Estamos dedicados a su implementación económica y de calidad a partir de su aprobación. Pondremos nuestra parte una vez que los votantes hayan puesto la suya. Por favor vote que sí en la Prop. 400.

Barry Chasse, Presidente
Arizona Builders' Alliance

Mark Minter, Director Ejecutivo
Arizona Builders' Alliance

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante:

East Valley Interfaith (Interfé del Valle Este) representa a Tempe, Scottsdale, Mesa y al Condado de Maricopa Este en Arizona Interfaith Network (la Red de Interfé de Arizona). Buscamos justicia y el bienestar común y actuamos para fortalecer a la familia y a la comunidad en solidaridad con otros a través de las líneas de raza, clase y religión.

Toda la región, incluyendo el Valle Este, ha experimentado una cantidad increíble de crecimiento en los pasados 20 años. Para poder planear para el futuro, la comunidad se unió y creó el plan de transportes en la Proposición 400. El plan le da a cada región lo que ésta necesita y lo que las comunidades solicitaron, a la vez que suministra la movilidad y conectividad que se necesitan para mantener un estándar de vida de alta calidad.

Apoyamos la Proposición 400 tanto por su interés regional como por los proyectos de transportes tan necesitados que trae al Valle Este y que incluyen:

- Una nueva autopista (Williams Gateway Freeway) para servir a las comunidades en la parte del este lejano del Condado de Maricopa
- Una nueva autopista (South Mountain Freeway) desde la Autopista Santan hasta I-10
- Nuevos carriles con propósito general y/o carriles HOV (para vehículos de uso colectivo) a Loop 202, Loop 101 y US 60
- Aproximadamente 150 millas de calles secundarias importantes
- 34 importantes intersecciones de calles secundarias
- Aproximadamente 140 millas de rutas para autobuses expresos/tránsito de autobús rápido
- Aproximadamente 260 millas de rutas para servicio de autobuses regionales
- Extensión del tranvía ligero a lo largo de Rural Road desde Apache Boulevard hasta Southern Avenue.
- Extensión de tránsito de alta capacidad a lo largo de Main Street desde Sycamore hasta Mesa Drive.
- ADA Dial-a-Ride (Llamada para Transporte) servicios de paratransito
- Nuevos lotes para park-and-ride (Estacionese y súbbase al Autobús)
- La construcción o mejoramiento de centros de tránsito para autobuses

Con tiempos de espera reducidos en las autopistas y calles por más de un 50%, todos los residentes del Valle se benefician con la Prop 400. Es un buen plan para todos.

Atentamente,

Nan Kelley
Copresidente, East Valley Interfaith

Adrian Barraza
Presidente de Comité, East Valley Interfaith

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400 **¡La Prop 400 agrega 344 millas nuevas de autopistas!**

Estimados Votantes,

Esta es una carta de apoyo a la Proposición 400. De hecho, me sorprende que del todo haya cualquier oposición a la proposición. En mi opinión, cualquier medida de la boleta que vaya a ayudar a construir 344 millas más de autopistas sin que el público deba pagar ningún impuesto nuevo sólo puede ser considerada como positiva.

Como residente de Scottsdale, tengo la suerte de tener el Loop 101 construido convenientemente cerca de mi hogar, lo que me facilita movilizarme por el Valle. Cuando fue finalmente conectado al 51, me dio una ruta conveniente y rápida al centro de la ciudad. La interconexión de la región ha mejorado dramáticamente, pero estoy segura que hay otros hombres y mujeres que trabajan duro que se beneficiarán al tener una autopista que sea fácilmente accesible desde su vecindario. Más millas de autopista, interconexión adicional y nuevos corredores de autopistas ayudarán a aliviar parte del tráfico local.

Les pido a todos los que van a votar en este noviembre que voten que sí en la Prop. 400 y que ayuden a continuar financiando las autopistas que los residentes del Condado de Maricopa tan desesperadamente necesitan.

Atentamente,

Kelly Santana

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400 **La Proposición 400 ayuda a planear para nuestro crecimiento de población** *Es un plan responsable.*

Cualquier persona que haya vivido en Arizona aunque sea por un corto tiempo se ha dado cuenta de un dramático aumento en la población que se nota en los vecindarios expansivos que están siendo construidos por todas partes donde había antes expansiones de áreas de desierto. Como resultado del aumento en la población, los residentes se sienten frustrados cuando se dan cuenta de que el sistema de transportes no tiene la habilidad para acomodar a todos sus conductores.

Esta sexta ciudad en los Estados Unidos (de acuerdo al Censo de los US para el 2002), Phoenix es solamente una parte de de los estados de más rápido crecimiento en el país. Para el 2040, se espera que la población de Arizona se duplique – de nuevo. Para proteger nuestra economía y nuestra calidad de vida, necesitamos ver hacia el futuro y obtener apoyo para un plan que acomodará el crecimiento de nuestras necesidades de transporte.

Por eso es por lo que les pido a todos que voten que sí en la proposición 400 en la elección de noviembre. El plan fue desarrollado basado en datos profesionales, una larga serie de reuniones públicas y muchos debates públicos. Ciudades, pueblos y grupos en las regiones del este, oeste y centro del Valle jugaron un papel en el desarrollo del plan final que responde a las necesidades de cada área. El plan suministra mejoras en la forma en que actualmente usamos el sistema por medio del financiamiento de la remodelación de 34 intersecciones, 275 calles secundarias nuevas o mejoradas, y 344 carriles de autopista. Esencialmente, se basa en el progreso de los pasados 20 años con el objetivo de minimizar el impacto del crecimiento de la población en nuestra movilidad.

Atentamente,

Chester A. Teaford

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

Estimado/a Votante,

En 20 años, más de 6 millones más de personas llamarán a esta Región su hogar. Mientras crecemos, los consumidores y la fuerza de trabajo continuarán ampliándose en diversidad social y cultural. Nuestro sistema de transportes necesitará mantenerse al ritmo de estos cambios para asegurar una mejor calidad de vida y un mayor alcance de opciones de transporte para el futuro. La Proposición 400 es esencial para el papel de nuestra Región en la economía global que se expande.

El Plan de Transportes Regional sirve a toda la región y suministra las opciones de transportes necesarias. El Plan trata los desafíos particulares de cada área del Valle y ofrece la correcta combinación de Autopistas, Calles, Autobuses, Tránsito de Autobuses Rápidos y el Tranvía Ligero para responder a las Necesidades de la Región. La Proposición 400 fue desarrollada con la cooperación de todos los interesados en la comunidad pública y privada y representa una propuesta para el futuro con consenso. Aún más importante, no hay ningún aumento de impuestos involucrado.

El plan ofrece beneficios económicos incluyendo un aumento de \$27 billones en producción de la industria y aproximadamente 10,000 trabajos anualmente. Arizona Hispanic Chamber of Commerce (la Cámara de Comercio Hispana de Arizona) ve entusiasmada un futuro económico fuerte y les pide a todos que apoyen la Proposición 400.

Harry Garewal	Anthony Valencia
Presidente y CEO	Vicepresidente y CFO
Arizona Hispanic Chamber of Commerce	Arizona Hispanic Chamber of Commerce

ARGUMENTO "A FAVOR" DE LA PROPOSICIÓN 400

La aprobación de la Prop 400 es crítica para nuestro futuro. La extensión del impuesto de ventas del medio centavo que ya pagamos nos traerá más autopistas, mejores calles, mejor servicio de autobuses y extenderá la línea del tranvía ligero.

Hace poco visité Dallas Texas para observar su sistema de tranvía para pasajeros. La línea de 44 millas de tranvía tiene ahora 8 años y transporta a 65,000 personas por día... ¡mucho más de lo que se le calculó! Los tranvías son limpios, patrullados por policía de tránsito y pasan cada 10 a 20 minutos. El desarrollo económico a lo largo de las líneas del tranvía ha traído más de \$1.3 billones de inversiones privadas lo que ha inyectado dinero nuevo a su economía local. El sistema continúa creciendo y aumentará a 93 millas. ¡Dallas ama este nuevo sistema y no se imagina cómo sería su vida sin él!

Nuestra región está creciendo cada día. Como un Miembro del Concejo, le sirvo al público y estoy preocupado por nuestras necesidades de transportes actuales y futuras. La Prop. 400 representa un plan de 20 años para transportes que es equilibrado y ha sido cuidadosamente desarrollado y que nos traerá nuevas y mejores opciones de transportes y nos permitirá mantener la calidad de vida que disfrutamos hoy.

Por favor vote que Sí en la Prop 400

Antentamente,
Claude Mattox
Miembro del Concejo

La ortografía, gramática y puntuación se reprodujeron textualmente de los argumentos "a favor" y "en contra" presentados.

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400
Un Voto de NO es un Voto a Favor de la Razón Fiscal -
No Se Deje Empujar hacia un Plan Malo

A muchos de ustedes, los votantes, se les ha dicho que deben aprobar esta medida para obtener más cosas de transporte que ustedes desean mucho, aún si ustedes totalmente se oponen a la porción del tranvía ligero (**tranvía**) del Plan. Esto es evidentemente **falso**. La defectuosa Proposición 400 **debe** ser derrotada, para que un plan que trate en forma correcta las necesidades de transporte del Condado de Maricopa esté a su disposición.

Luego de que usted rechace el Plan, (que incluye el despilfarro del Tranvía) yo les informo aquí en forma oficial a todos los residentes del condado que yo introduciré una ley en enero para suministrar las mejoras de transportes que se necesitan tales como: autopistas y calles secundarias nuevas y más anchas, Tránsito de Autobús Rápido, mejor Dial-A-Ride (Llamada para Transporte), áreas para desplazamiento de autobuses en las paradas, etc., **sin** que los fuercen a aceptar el tranvía ineficiente, inseguro y problemático.

Hay mucho tiempo para aprobar mi nueva ley para librarlos a ustedes del peso opresivo de este costoso tranvía. Los impuestos del condado que ustedes están pagando en la actualidad son efectivos hasta **enero del 2006**. Los ingresos de esos impuestos NO se terminan al final de este año,....**ni siquiera al final del próximo año**. Esos dólares de impuestos continuarán acumulándose en la Oficina del Tesorero del Condado por un número de meses después de eso. **No deje que lo quien mal.**

Yo voté que "**NO**" en este Plan defectuoso en el Piso del Senado en febrero, y ahora les pido que se me unan votando que "**NO**" hoy. Usted puede **Votar que "NO"** y estar seguro de que existe tanto el tiempo como la dedicación para preparar un plan mucho mejor en el 2005 que les ahorrará a usted y a sus hijos billones y **maximizará** las reducciones en la congestión y en la polución del aire.

Senador Estatal Thayer Verschoor

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400
No Deje que el Gobierno lo Engañe de Nuevo

Yo he trabajado en la industria del transporte por casi 30 años. He ocupado la mayor parte de ese tiempo evaluando el valor de las inversiones de transportes. Con base en esta experiencia les puedo asegurar a los votantes que el plan que se les presenta no es una buena inversión.

Esto no significa que las carreteras no sean una buena inversión - en principio. El problema es, casi no se puede creer que las mejoras de carreteras vayan a ser entregadas según lo prometido. En 1985, se les prometió a los votantes 233 millas de autopistas a cambio de 20 años de impuestos más altos. Los votantes cumplieron con su parte del trato. El gobierno no cumplió con la suya. **TODOS** los impuestos se gastaron, pero se construyeron solamente 147 millas de autopistas.

Los que apoyan el impuesto dicen que el plan tiene garantías de desempeño. Esta declaración es falsa. No se han especificado estándares de medición. No habrá devoluciones a los contribuyentes cuando el plan no cumpla todas sus promesas.

En 1994, el Senador Bowers propuso legislación que hubiera establecido un mecanismo significativo para hacer al gobierno responsable de entregar lo prometido. La ley del Senador Bowers fue eliminada luego de la presión vigorosa en su contra llevada a cabo por la burocracia del MAG. El argumento del MAG fue que no era razonable requerirle a la burocracia cumplir con sus promesas.

Al gobierno le gusta referirse a los contribuyentes como a sus "clientes". Bueno, los clientes tienen el derecho de que les den aquello por lo que pagan. Hasta que estándares de desempeño con "colmillos" sean parte del negocio, los votantes deben guardarse su consentimiento.

No deje que el gobierno lo engañe de nuevo. Vote que NO en el impuesto del MAG.

John Semmens

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400
¡El Tranvía Ligero Aumenta la Polución del Aire!

Por años, los propulsores del tranvía ligero han dicho que la implementación del tranvía ligero mejorará la calidad del aire en la región metropolitana de Phoenix al reducir la polución del aire. La verdad desnuda es que **¡el tranvía ligero en realidad aumenta la polución del aire**, además de aumentar el tiempo de espera en tráfico de las personas que viajan al trabajo!

Este sorprendente descubrimiento sobre la polución debería ser noticia de primera página en cada publicación importante y merecer importante cobertura en el aire. No lo es. **Los medios de comunicación deliberadamente decidieron mantener al público ignorante** y prevenir que los votantes obtuvieran información que pudiera afectar la aprobación de este Plan de transportes seriamente defectuoso. American Lung Association of Arizona (la Asociación del Pulmón), la cual defiende fuertemente el aire más limpio, ha estado **extrañamente silenciosa** desde que se descubrió que la polución del aire **aumentará** si este Plan se aprueba el 2 de nov.

No *me crea* esto. Los datos están escondidos en la página 4-51 del *Proyecto del Tranvía Ligero para el Centro de Phoenix/Valle Este: Declaración Ambiental Final* preparada por expertos de Valley Metro. Tabla 4-16 indica que **los niveles del monóxido de carbono aumentarán y empeorarán nuestra calidad del aire** si el sistema del tranvía ligero se construyera, más de lo que empeorarían si no se construyera.

El problema es causado por la decisión de los oficiales de la ciudad de construir un tranvía ligero al nivel de la calle, forzando así a los automóviles y autobuses a competir por la reducida capacidad de las vías. Esto aumenta la congestión del tráfico y las emisiones de los autos, lo que deteriora la calidad de nuestro aire.

¿Por qué gastaría alguien \$2.3 billones para comprarse más polución de aire? Vote que "**NO**" en la Prop. 400 para evitarse usted más monóxido de carbono. Hombres labiosos en los comerciales le dicen que este Plan limpiará el aire. No se crea esa mentira.

Becky Fenger

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400
¿Estaría Usted Dispuesto/a a Pagar \$6,000 Al Año por Viajar en el Tranvía?

¿Estaría usted dispuesto/a a pagar \$12 cada vez que usted se subiera en el tranvía ligero de Phoenix? ¿Estaría usted dispuesto/a a pagar \$6,000 al año por su viaje al trabajo diario en este tranvía? ¿Estaría cualquier pasajero dispuesto/a a gastar tanto por un viaje de 16 mph? ¡Por supuesto que no, pero eso es exactamente lo que nuestra Ciudad y burócratas del Condado desearían que hiciéramos!

Aquí está lo que demuestran los datos de los informes oficiales:

Costo por Viaje para Pasajero del Tranvía Ligero

Costo	Viajes	Costo/Viaje
\$105,889,930	8,475,748	\$12.49

Fuente: Valley Metro, Sección 5309 Informe Anual en Nuevos Comienzos AF 2005, página V-3

Esto es por lo que los grupos de presión del tránsito se han confabulado para forzar a los contribuyentes a pagar lo que los usuarios no pagarían. A pesar de las súplicas de muchas fuentes de dejar que los votantes votaran en forma separada por el financiamiento del tranvía, los grupos de presión del tránsito insistieron en ponerlo en un paquete con reformas de carreteras que se necesitan mucho. La idea es hacer las mejoras de carreteras rehenes de un plan deficiente para volver a introducir los tranvías en nuestras calles.

No debemos aguantar este tipo de tácticas. Debemos votar en contra de la extensión de impuestos que propone el MAG. Debemos recibir una escogencia mejor de cómo se van a gastar nuestros escasos dólares de impuestos. El actual impuesto de ventas para transportes no termina hasta el 2006. La legislatura tiene tiempo para desarrollar otro plan mejor.

Mientras tanto, el gobierno todavía tendrá dinero de los impuestos a la gasolina, cuotas de registro de vehículos, impuestos de ventas locales y ayuda federal para gastar en las carreteras y en el tránsito. El mundo no se va a parar si nos tomamos un poquito más de tiempo para desarrollar una solución con mejores costos para nuestras necesidades de viaje.

Diga que NO a la locura del tranvía el 2 de noviembre.

Randy Pullen

Tesorero, Voters Opposing Tax Extension (Votantes que se Oponen a la Extensión del Impuesto)

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Cuatro Mitos Sobre el Tranvía Ligerito

Mito #1: El tranvía ligerito reduciría la congestión de tráfico en el Valle. La mayoría de los votantes saben que ellos casi nunca van a usar el tranvía ligerito, pero algunos lo apoyan porque tienen la esperanza de que otras personas lo usen. La realidad es que el tranvía ligerito removerá menos de un carro en mil del tráfico en el Valle, y de acuerdo a las proyecciones del mismo Valley Metro, de hecho aumentaría el número de horas gastadas por vehículos en el flujo del tráfico.

Mito #2: El tranvía ligerito ayudaría al medio ambiente. La realidad es que el tranvía ligerito removería- si acaso solamente una pequeñísima fracción del total de la polución del aire del Valle, sólo dos décimos del uno por ciento. Además, de acuerdo a los datos presentados por Valley Metro al gobierno federal, construir el tranvía ligerito de hecho aumentaría los niveles de monóxido de carbono.

Mito #3: El tranvía ligerito promovería el desarrollo económico. En 1995, un oficial de Portland Metro admitió que, "El tranvía ligerito no vale el costo si están considerando solamente el tránsito. Es una forma de aumentar la densidad de la comunidad". Pero el tranvía ligerito contribuye muy poco, si lo hace, a promover el desarrollo económico. Si acaso, de acuerdo a Federal Transit Administration (la Administración Federal de Tránsito), el tranvía solo redistribuye el crecimiento que hubiera ocurrido de todas formas.

Mito #4: El tranvía ligerito convertiría a Phoenix en "una ciudad de clase mundial". La realidad es que el tranvía ligerito ha sido un perdedor en todas las ciudades en que se ha construido, llegando a no más de un 1.2 por ciento de viajes. Aún en Boston, el uso del tranvía ligerito no llega ni siquiera cerca del uso normal de una milla de autopista. ¿Por qué debe Phoenix copiar un modo de tránsito que ha fallado en una docena de ciudades en los Estados Unidos? ¿Cómo puede hacernos "clase mundial"?

Por favor visite www.votenotax.com y vote que NO en la Proposición 400.

Tom Jenney

Presidente, Voters Opposing Tax Extension (Votantes que se Oponen a la Extensión del Impuesto)

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

En 1985, los planificadores de los transportes prometieron 233 millas de autopistas a cambio de un impuesto de ventas de medio centavo. Ellos recibieron el impuesto y procedieron a malgastarlo, construyendo sólo 145 millas.

Las mismas personas que rompieron las promesas anteriores están ahora pidiendo \$8.5 billones para gastarlos en más proyectos derrochadores e innecesarios.

Ellos proponen gastar \$2.3 billones en un sistema de tranvía que aumentaría la polución y la congestión, costaría \$12 por pasajero por viaje y viajaría a un promedio de 16 millas por hora!

MAG se jacta de que ellos han hecho reformas "draconianas", pero la reforma principal falta, y esa es responsabilidad. No hay responsabilidad en el planeamiento de transportes y en el proceso de construcción. Ahora hay más comités, más estudios, más burócratas y menos responsabilidad que nunca.

Solamente hay una garantía dentro de este aumento de impuesto: Ellos gastarán el dinero. Punto. Usted puede o no puede obtener los proyectos específicos que a usted personalmente le interesan. De todo lo que usted puede estar seguro es que eso le costará a usted \$8.5 billones.

Pero usted no tiene que tragarse este terrible plan para obtener las partes del plan que de veras funcionarán para mejorar el movimiento del tráfico – mejoras de autopistas y un mejor sistema de autobuses expresos.

El actual impuesto del medio centavo no expira hasta enero del 2006 así es que hay suficiente tiempo para mejorar un plan mortalmente defectuoso. Algunos legisladores han prometido introducir una ley al inicio de la sesión del año entrante que eliminaría los proyectos despilfarradores incluyendo un tranvía ligerito de \$2.3 billones.

Vote que NO en la Proposición 400 y envíe un mensaje a la legislatura y al MAG para regresar a la mesa y desarrollar un plan que contenga verdaderamente un sistema de transportes con sentido para el Valle.

Jane White

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El Tranvía Ligerito de Dallas Es un Fracaso

Los defensores del tranvía ligerito en Phoenix dicen que el tranvía de Dallas es un éxito. Yo vivo en Dallas y tengo experiencia propia con su sistema de tranvía ligerito. No es ningún éxito. Revisemos el pasado, el presente y el futuro del Tránsito Rápido del Área de Dallas (cuyas siglas en inglés son DART).

En 1983 Dallas Transit hizo estas promesas para ganar el apoyo de los contribuyentes:

- "Tranvía para 1986"
 - Realidad: El tranvía en realidad comenzó en 1996
- 160 millas de tranvía sin deuda a largo plazo
 - Realidad: La promesa actual es aparentemente 66 millas con deuda a largo plazo
- 40-45% de los costos de operación pagados por los usuarios
 - Realidad: 10% de los costos son pagados por los usuarios, el 90% por los contribuyentes

DART no tiene ahora dinero porque los sistemas de tranvía fijos son huecos sin fondo para el dinero y sus costos se distribuyen entre muy pocos usuarios. No ha habido un aumento verdadero de usuarios desde la introducción del tranvía ligerito. Esto a pesar del tremendo aumento de población y de los billones en subsidios de los impuestos.

- El viaje en el Dallas Transit en Dallas se toma más tiempo, no menos que por automóvil.
- Los subsidios para el tranvía ligerito son 250 veces mayores que los subsidios para autopistas.
- No hay evidencia de que ningún sistema de tranvía ligerito reduzca la congestión o la polución.
- Las ciudades que se han concentrado en un tranvía en los últimos veinte años (incluyendo a Dallas) han experimentado más, no menos congestión.

Los votantes de Arizona no deben cometer el mismo error que cometieron los votantes en Dallas. No alimenten el tranvía ligerito. Sólo se comerá todos sus impuestos.

Dennis McCuiston

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Las Principales Diez Razones para Derrotar a la Proposición 400

10. El tranvía ligero aumentaría la congestión del tráfico en el Valle al crear embotellamientos y aumentar el tiempo que las personas gastan en el tráfico.
9. Porque removería menos de un auto en 1,000 del tráfico, el tranvía ligero no tiene la posibilidad de reducir en forma significativa la polución del aire.
8. El tranvía ligero ha fallado en otras ciudades. En ninguna ciudad del país los viajes por tranvía ligero constituyen más del 1.2 por ciento de viajes.
7. El plan de la Prop 400 es altamente desequilibrado. Por cada dólar que se gasta para beneficiar al conductor de automóvil, se gastarían \$40 para beneficiar a un usuario del tránsito.
6. El tranvía ligero es la opción de transportes más cara. En Phoenix, el costo de impuestos por milla de viaje por persona es de 6 centavos para las autopistas, 5 centavos para las calles secundarias y \$1.59 para los autobuses. Para el tranvía ligero, sería de \$2.75.
5. Alrededor del 95 por ciento del costo de \$25 de un ticket de viaje de ida y vuelta del tranvía ligero sería pagado por los contribuyentes - sólo el cinco por ciento sería pagado por los usuarios mismos.
4. De acuerdo a Federal Transit Administration (la Administración Federal del Tránsito), el tránsito del tranvía solamente redistribuye el desarrollo económico que hubiera ocurrido de todas maneras.
3. El tranvía ligero es una reliquia del pasado. La parte del viaje urbano del tránsito ha decrecido del 51 por ciento en 1945 al tres por ciento hoy.
2. Usar dólares del impuesto de ventas para construir 28 millas adicionales del tranvía ligero solamente representaría perder 100 millas de carriles de autopistas ó 600 millas de carriles de calles de la ciudad.
1. El actual impuesto de ventas no expira sino hasta el 2006, de manera que el condado tiene suficiente tiempo para desarrollar un buen plan de transportes que se concentre en las calles, autopistas y tránsito de autobuses competitivo.

Rick Murphy

Presidente, Arizona Federation of Taxpayers Associations (Federación de Asociaciones de Contribuyentes de Impuestos de Arizona)

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Los ciudadanos del Condado de Maricopa saben que el tranvía ligero no atraería a muchos usuarios en todo el Valle. De manera que los políticos a favor del tranvía ligero están tratando de convencernos que el tranvía ligero tendría un impacto significativo a lo largo de la Avenida Central, en el centro de Tempe, y a lo largo del corredor en el que operaría.

Pero la verdad es que el tranvía ligero sería un fracaso aún en el mismo corredor del tranvía. De acuerdo a los números del mismo Valley Metro, el tranvía ligero reduciría las millas de Vehículo viajadas en el corredor del tranvía ligero por menos de un uno por ciento. Y Valley Metro proyecta que la congestión del tráfico en el corredor aumentaría por 1.2 por ciento si se construyera el tranvía ligero, debido a la reducida capacidad de las vías.

Algunas personas creen que el tranvía ligero llegaría a ser más efectivo económicamente si se extendiera a los suburbios. Pero la ruta inicial de 20 millas del tranvía ligero se escogió porque se proyectaba como la de más alto uso. Si las líneas del tranvía se extendieran a los suburbios, los factores de carga disminuirían y el costo promedio por pasajero sería mayor del \$12.49 por viaje de pasajero (\$6,000 por año por viajero diario), lo que actualmente proyecta Valley Metro. De hecho, basado en el costo calculado por Valley Metro de \$65 millones por milla de la línea, el costo por pasajero para la extensión suburbana sería alrededor de \$17 por viaje de pasajero.

El tranvía ligero es una terrible pérdida del dinero de sus dólares. Por favor vote que NO en la Proposición 400.

Tom Husband

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Usted a veces oye a la gente decir que el tranvía ligero ha tenido éxito en otras ciudades. Si ellos definen "éxito" como "despilfarro", entonces tal vez tengan razón. La realidad es que el tranvía ligero ha tenido un impacto minúsculo en la congestión del tráfico en otras ciudades. En ninguna ciudad del país los viajes en tranvía ligero son más del 1.2 por ciento de viaje.

Usted también escucha a la gente decir que el tranvía ligero es económico. Pero esto es un mito. De datos de todo el país que comparan el transporte en autobuses, tranvía, ferrocarril y automóvil, es claro que el tranvía ligero es la opción de transporte mucho más cara. En Phoenix, de acuerdo al plan del MAG, el costo de impuestos por persona por una milla de viaje en autopista es de 6 centavos; en calles secundarias es de 5 centavos; para autobuses es de \$1.59; para el tranvía ligero es de \$2.75. De acuerdo a los números del mismo Valley Metro, el costo por usuario sería de \$12.49, o cerca de \$25 para un viaje de ida y vuelta. ¡Eso suma \$6,000 por año por un usuario diario! Eso es \$500 al mes. ¡Usted puede arrendar un automóvil muy bonito por sólo \$400 al mes!

En la mayoría de las ciudades con tranvía ligero, los ingresos cubren sólo el 10 por ciento de los costos, lo que significa que el perpetuo déficit se debe pagar por medio de perpetuos impuestos. Y con los costos de las tarifas proyectadas para el tranvía de Phoenix, el 95 por ciento de los costos serían pagados por los contribuyentes--los usuarios pagarían por sólo un cinco por ciento.

El tranvía ligero es una pérdida de los dineros de los impuestos. Por favor vote que NO en la Proposición 400.

Abe Heward

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El tranvía ligero aumentará tanto la congestión del tráfico como la polución.

La declaración de impacto al medio ambiente de Valley Metro proyecta que si no tenemos el tranvía ligero, las velocidades de los automóviles disminuirán a 17.9 mph a lo largo de los corredores a los que serviría el tranvía ligero durante los próximos 20 años. Pero el mismo informe de Valley Metro proyecta que las velocidades de los automóviles en estos corredores disminuirán a 17.7 mph si CONSTRUIMOS el tranvía ligero. La triste realidad es que el tranvía ligero de hecho empeoraría la congestión del tráfico. Su configuración en las calles crearía embotellamientos que reducirían aún más los pocos conductores a los que se les haya inducido a cambiar al tranvía ligero.

Los dólares gastados en construir cada milla del tranvía ligero pueden ser usados para construir más de tres millas de autopista ó 20 millas de carriles en las calles de la ciudad De modo que, usar los dólares del impuesto de ventas para construir 27.7 millas de tranvía ligero significa la pérdida de alrededor de 100 millas de carriles de autopista ó 600 millas de carriles de calles de la ciudad.

Valley Metro dice que el tranvía ligero reduce los contaminantes por 99 tons por AÑO. Esto es menos de una tonelada al día – pero el área de Phoenix produce más de mil tons de polución cada día. Y aún ese pequeñísimo impacto se promete bajo la suposición de que todos los usuarios del tranvía hubieran de otra forma manejado automóviles. También ignora las consecuencias de la reducción de la capacidad de las vías al poner las líneas del tranvía en las calles. Como resultado, la declaración de impacto al medio ambiente de Valley Metro admite que el monóxido de carbono de hecho va a aumentar una pequeña porción si se construye el tranvía ligero. Debido a que el aire limpio es un objetivo importante, no podemos construir un sistema del tranvía ligero que vaya a degradar nuestro ambiente.

Obtengamos algunas soluciones verdaderas para la congestión del tráfico y la polución. Por favor vote que NO en la Proposición 400.

Jean McGrath

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El Tranvía Ligero Empeorará la Polución

Uno de los objetivos de un plan de transportes tiene que ser mejorar la calidad del aire. La polución del aire afecta nuestra salud. Cualquier cosa que podamos hacer para reducir la polución del aire merece ser considerada.

Los que proponen el tranvía ligero aseguran que la construcción del tranvía ligero en el medio de nuestras calles es una forma de ayudar a reducir la polución. Sin embargo, la declaración de impacto al medio ambiente de Valley Metro revela que el tranvía ligero empeorará un poco la polución comparado con la alternativa de "no construirlo".

Monóxido de Carbono Partículas /Millón en el Año 2020

	No-Construcción	Construcción	Cantidad Más Alta Si se Construye
Niveles Promedio en Una Hora	6.5	6.8	+0.3
Niveles Promedio en Ocho Horas	4.6	4.8	+0.2

Fuente: Proyecto del Tranvía Ligero Centro de Phoenix/Valle Este: Declaración Final del Impacto al Medio Ambiente (Valley Metro).

El gasto de billones en un sistema de tranvía que llevará a pocas personas a un alto costo es una mala idea. El gasto de billones para aumentar la polución del aire es una idea peor.

No debemos poner en peligro nuestra salud de esta manera.

Por favor vote que NO en el plan del MAG.

M. H. Clingan

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El impuesto del condado para los transportes debe ser derrotado porque viola los principios de una economía imparcial y razonable.

Por ejemplo, forzará a los no usuarios a darles un subsidio a los usuarios de la planeada línea del tranvía ligero por la cantidad de \$12.49 por viaje, o cerca de \$6,000 por año para cada usuario que usa la línea al y desde su trabajo cada día. Dicho subsidio es prueba de que la línea no es económica, porque si lo fuera, los usuarios estarían dispuestos a pagar el costo del viaje en lugar de tomar el dinero de los no usuarios.

Los dueños de automóviles y las compañías camioneras pagan actualmente casi el costo total de las autopistas en impuestos de gasolina, costos de licencia, otros costos e impuestos de venta de automóviles y camiones. Puesto que dichos impuestos no violan los principios de una economía justa y razonable, ellos son la mejor forma de financiar nuevas carreteras.

El impuesto para los transportes debe ser eliminado y reemplazado con algo que sea económicamente justo y razonable.

Presentado por:

Craig J. Cantoni

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

iVote Usted por un Corte de Impuestos!

Es poco usual que los votantes tengan una oportunidad para votar por impuestos más bajos. ¡Este noviembre usted lo hará! Al votar que NO en la prop 400, los votantes reducirán sus impuestos por billones de dólares durante los próximos 20 años. El gobierno va a desperdiciar la mayoría de este dinero. Una gran parte de él pagaría por una pequeña pero cara infraestructura y equipo de tranvía que empeoraría el tráfico de las calles. Este impuesto de ventas de medio centavo está directamente conectado con un plan de transportes para 2006 -2025 muy malo. Ese plan debe ser mejorado durante el próximo año.

Al votar que "sí" a favor de la Proposición 400, uno también estaría votando a favor de una inversión en vías para tranvía Y PARADAS en el medio de 57 millas de calles existentes Relativamente peligrosos, los horarios del lento tranvía tendrán un promedio de menos de 20 MPH. El proyecto consumiría el 15 por ciento de los impuestos que se invertirían en el deficiente plan de 20 años de transportes del Condado, y aún así sólo servirían a aproximadamente dos décimos del uno por ciento de los proyectados seis millones de residentes del Condado en el 2025.

Puesto que el dinero para pagar por la infraestructura del tranvía necesitaría mucho antes de que los dineros de los impuestos fueran recolectados, habría que emitir bonos. El gasto en los intereses aumentaría aún más el costo del proyecto despilfarrador. Además, los costos de operación de los servicios del tranvía excederían aún más lo que los pocos usuarios pagarían, lo que requeriría más cientos de millones de subsidios de impuestos durante el período de los 20 años.

De manera que los votantes deben eliminar este paquete de impuestos, insistiendo en un mejor plan de transportes para 20 años a un costo menor. Habrá suficiente tiempo antes del 31 de diciembre, 2005 para que los planificadores del Condado desarrollen un mejor plan que responda mejor a las necesidades de transporte futuras de los residentes y con un índice de impuestos menor.

iVote que "NO" en la Prop 400!

Joseph B. Ryan

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Desde ahora hasta el 2 de noviembre, usted será bombardeado con costosos anuncios de TV y de radio, diciéndole que el tranvía ligero ha sido un "éxito" en otras ciudades. Pero la verdad es que el tranvía ligero ha sido un "éxito" solamente en el sentido de que los ingenieros lo han hecho funcionar. Económicamente y desde el punto de vista ambiental, ha sido un fracaso.

Para entender lo mal que el tranvía ligero ha funcionado en otras ciudades, asegúrese de leer *Great Rail Disasters: the Impact of Rail Transit on Urban Livability (Grandes Desastres En rieles: El Impacto del Tránsito En Rieles en la Habitabilidad Urbana)*, por el experto en transportes Randal O'Toole (a la disposición en <http://www.heartland.org/pdf/14607.pdf>), publicado en febrero de este año.

Entre las conclusiones de O'Toole sobre el tranvía ligero en todo el país:

"El tránsito en rieles reduce la congestión muy poco porque la parte del viaje del tránsito es muy pequeña en la mayoría de las regiones. Como dice el economista Anthony Downs de la Institución Brookings, si el tránsito aumentó en un 5 por ciento al año y el manejo en autopista aumentó por sólo un 1 por ciento al año, se tomarían más de treinta años para que la porción del tránsito nacional aumentara del 1 al 5 por ciento". [Y por supuesto, el tránsito no está creciendo ni siquiera cerca de eso tan rápidamente. La gente sencillamente no usa el tranvía ligero en números significativos.]

"Aunque los defensores del transporte en rieles a menudo dicen que una sola línea ferroviaria tiene la capacidad de llevar más gente que una autopista de ocho carriles, el hecho es que ninguna ruta ferroviaria fuera de New York lleva tanto como 1.25 carriles de autopista. Puesto que la mayoría de los costos de una milla de línea nueva de construcción ferroviaria son mucho más altos que una milla de carril de autopista, la línea ferroviaria simplemente no puede competir con las autopistas y transportes económicamente eficientes."

Por favor hágale a la gente del Condado de Maricopa un favor: vote que NO en la Proposición 400.

Gerry Smedinghoff

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El tranvía ligero sería inefectivo, ineficiente e injusto para los contribuyentes del condado (para una explicación detallada, visite www.votnotax.com). Pero también es muy probable que el tranvía ligero del Valle terminara costando más de los \$2.3 billones que actualmente se proyectan. De los 11 proyectos de tranvía ligeros que aparecen en la lista de abajo, sólo uno (Pittsburgh) afirma estar para abajo del presupuesto. Salt Lake City estuvo cerca, con sólo un dos por ciento sobre el presupuesto, pero los otros nueve estuvieron de del 13 por ciento al 100 por ciento sobre el presupuesto.

Baltimore - 160% de los cálculos originales
Buffalo - 161% de los cálculos originales
Dallas - 137% de los cálculos originales
Denver - 123% de los cálculos originales
Los Angeles - 200% de los cálculos originales
Pittsburgh - 89% de los cálculos originales
Portland - 165% de los cálculos originales
Sacramento - 113% de los cálculos originales
Salt Lake City - 102% de los cálculos originales
San Jose - 132% de los cálculos originales
St. Louis - 145% de los cálculos originales

El 20 de marzo, Valley Metro aumentó el cálculo del costo para el tranvía del Valle por \$100 millones. Si la Proposición 400 es aprobada, los contribuyentes del Condado de Maricopa pueden esperar más aumentos de costos.

A \$2.3 billones, la extensión del tranvía ligero es ya un mal negocio para los contribuyentes del condado, y probablemente será aún peor. El 2 de noviembre, por favor vote que NO en la Proposición 400.

Larry G. Pickard
Presidente Fundador, Coalición PACHyderm

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Algunos políticos de Arizona tienen un problema de gastos que está fuera de control. Uno de los peores ejemplos en años recientes es el proyecto del tranvía ligero desarrollado por Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG). Si MAG tiene éxito imponiendo el tranvía ligero en el Valle, los contribuyentes del condado tendrán que dar más de \$2.3 billones en impuestos de venta para apoyar una forma de tránsito altamente ineficiente, inefectiva e injusta.

En mi opinión el tranvía ligero es ineficiente porque cuesta demasiado, pero es usado por muy pocas personas. De acuerdo al plan del MAG, el costo por milla de viaje por persona es de 32 centavos en autopistas, 31 centavos en calles secundarias y \$1.87 por autobuses. Pero por tranvía ligero, el costo sería de \$2.90 por milla de viaje por persona. De acuerdo a los propios números de Valley Metro, el costo por usuario sería cerca de \$25 por un viaje de ida y vuelta, sumando un total de \$6,000 por año por viajero diario.

El tranvía ligero es inefectivo porque removería menos de un automóvil en 1,000 del tráfico. Esto significa que tendría, si acaso, sólo un impacto minúsculo en la congestión del tráfico y la polución. Y de acuerdo a las proyecciones de Valley Metro, la congestión de tráfico y la polución de hecho aumentarían si se construye el tranvía ligero.

Yo también creo que el tranvía ligero es injusto porque significa gastar \$40 para beneficiar al usuario del tránsito por cada dólar que se gasta en beneficiar al conductor de automóvil. Además, un porcentaje de las propuestas 57 millas del tranvía ligero serían construidas dentro de los límites de Phoenix.

La imposición de impuestos es un poder muy peligroso, y los ingresos de impuestos no deben ser gastados en forma frívola o caprichosa. Los votantes pueden enviarles un fuerte mensaje a los Grandes Despilfarradores en el MAG votando que NO en la Proposición 400.

Bennett Kopp

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El 2 de noviembre, los ciudadanos del Condado de Maricopa tendrán la oportunidad única de dar un primer paso hacia darse a sí mismos un corte de \$8 billones de impuestos, algo que la Asociación de Gobiernos de Maricopa no quiere que ellos hagan.

En enero, la Asociación de Gobiernos de Maricopa y el grupo de presión del tránsito rechazaron compromisos en la legislatura, poniendo entonces la Proposición 400 (un inmenso impuesto para transportes) en la boleta. En su forma actual, los votantes del condado tienen sólo una opción sensible – votar que NO en la Proposición 400.

El plan del tranvía ligero incluido en la Proposición 400 gastaría \$2.3 billones en un ineficiente e inefectivo sistema de tranvía, un sistema que sería un perdedor neto para casi todas las personas en el Condado de Maricopa. Aparte de unos cuantos usuarios del tranvía, las únicas personas que se beneficiarían del sistema del tranvía serían los promotores de bienes raíces y especuladores con propiedades en el angosto corredor a lo largo de la línea. Con negociantes con conexiones políticas robándose dinero de trabajadores, inversionistas y personas pensionadas, no es de extrañar que las personas desconfíen del capitalismo.

No les crea a los alarmistas de los grupos de presión del tránsito que nos dicen que necesitamos este plan de transportes. Al votar NO el 2 de noviembre, los votantes del condado eliminan el plan de transportes del MAG. Si no se aprobara un plan de transportes revisado en el 2005, los votantes tendrían éxito al otorgarse a sí mismos un corte de \$8 billones para los próximos 20 años. Aún en este caso, las ciudades estarían libres para agruparse bilateralmente y construir autopistas, mejorar calles y pagar por el tránsito de autobuses. Aunque la imposición de impuestos nunca es buena, por lo menos el dinero se quedaría en su pueblo y no sería enviado al centro de Phoenix y Tempe como un subsidio para el terrible despilfarro.

Vote que NO en la Proposición 400.

Tim Weaver

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

La mayoría de los votantes saben que ellos casi nunca utilizarán el tranvía ligero, si acaso una vez al año para ir a un juego de béisbol. Pero muchos apoyan el tranvía ligero porque ellos esperan que otras personas usen el tranvía ligero. Como el Alcalde de Tempe Neil Giuliano le dijo a un reportero, "Aún algunas personas que no van a usarlo ellos mismos, lo apoyan para tener menos personas frente a ellos fuera de sus automóviles en las autopistas".

Pero la realidad es que usted probablemente no va a usar el tranvía ligero, y casi nadie más lo va a hacer, tampoco. De acuerdo a las proyecciones de Valley Metro, el tranvía ligero removerá a menos de un automóvil en 1,000 del tráfico en el Valle, y el tránsito en su totalidad comprenderá sólo el uno por ciento por millas de vehículo viajadas en el Valle durante los próximos 20 años. Y si Phoenix es como la mayoría de las ciudades, 80 por ciento de los usuarios del tranvía ligero serán anteriores usuarios de autobuses.

Desde 1980, la parte del tránsito de viaje en la región nunca llegó ni siquiera al uno por ciento, y Valley Metro proyecta que el tranvía ligero reducirá millas de viaje de vehículo automotor por 0.04 por ciento. Al mismo tiempo, la pérdida de capacidad de las vías debido a los rieles del tranvía ocupando los carriles de las calles, lleva a Valley Metro a proyectar que las horas de viaje de vehículo de hecho aumentarán por un 0.45 por ciento. Gastar más horas para viajar menos millas es la definición de un aumento en la congestión del tráfico.

Por favor visite www.votnotax.com y vote que NO en la Proposición 400.

Roy Miller

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El Condado de Maricopa necesita aumentar su sistema de carreteras, pero el tranvía ligero no debe ser parte de esa solución. El tranvía ligero tiene sentido en las ciudades del noreste, tales como Boston o New York, que tienen una alta densidad de agrupaciones de viviendas y trabajos. Sin embargo, no es apropiado para las necesidades del Condado de Maricopa.

Lo quieran o no, estamos en una comunidad suburbana que se extiende sin un solo punto de concentración de trabajos. Cuando se implementó en las áreas urbanas similares a Phoenix, tales como Houston o Atlanta, el tranvía ligero demostró ser un fracaso. Los cálculos del transporte de usuario y costos que llevó a cabo Valley Metro, la agencia creada para apoyar el tranvía ligero, demuestran este punto. Esta agencia admite que sólo un 0.2% de los residentes de Maricopa lo usarían y que los no usuarios pagarían \$9 por cada \$1 que paga un usuario. A un costo de \$2.2 billones, podríamos gastar mejor este dinero en verdaderas soluciones de transportes, o en escuelas, refugios para las personas sin hogar, cortes de impuestos o reducción del déficit.

La Proposición 400 les da a los votantes una sola, todo o nada, opción. Esto significa que la única opción razonable es votar que NO. La legislatura entonces regresará con un plan revisado que excluya el tranvía ligero y se enfoque en las soluciones reales para nuestros problemas de transportes.

Chad Kirkpatrick

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Hay muchas razones para votar en contra de la Proposición 400 y del tranvía ligero. Para saber más, visite www.votenotax.com.

Pero una cosa que puede ser que usted no haya considerado es que un el tranvía ligero con aire acondicionado sería una atracción irresistible para las personas de la calle que no tienen hogar cuando las temperaturas están en los 100s. Puesto que la recolección de tarifas para el tranvía ligero sería en el "sistema de honor" (i.e., uno puede abordar sin pagar), podemos esperar que las personas sin hogar busquen refugio del clima usando el tren.

Y esas serían buenas noticias, si usted es una persona sin hogar. Pero si usted es una persona que trabaja y que va a trabajar usando el tranvía ligero, usted probablemente se sentiría incómodo/a sentado/a a la par de una persona que no se ha bañado en semanas, o que habla incoherente e incesantemente.

La sociedad necesita ayudar a las personas sin hogar, muchas de ellas tienen condiciones mentales clínicas y no tienen la capacidad para tomar buenas decisiones. Pero no debemos gastar \$2.3 billones construyendo un refugio móvil para las personas si hogar.

De nuevo, por favor vote que NO en la Proposición 400.

Kevin Knight

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

La realidad es que el propuesto tranvía ligero financiado por impuestos no tiene sentido económico, no reducirá la polución y no aliviará el tráfico es toda muy importante. Pero el verdadero asunto es que muchas personas de Arizona serán forzadas a pagar por un servicio que ellos nunca usarán. El gobierno no debería estar en el negocio de tranvías. El gobierno no debería estar en ningún negocio. Siempre que el gobierno suministra productos o servicios económicos – como tranvías u otras formas de subsidio corporativo – lo hace robándole a los contribuyentes. Aún si la mayoría de los votantes está a favor de dichos proyectos, hay todavía una minoría que no vota por ellos. Esas personas no aprueban el robo del dinero producto de su arduo trabajo para subsidiar un nuevo despilfarro que ellos no usarán. Pregúntese esto a sí mismo/a: Si las personas desean usar tranvías en lugar de automóviles, y si hay una demanda para dicho servicio, ¿entonces por qué no dejar que los negocios privados construyan un sistema de tranvía? ¿Por qué necesitamos que el gobierno nos robe su dinero para pagar por dicho sistema? La gente que apoya este sistema no desea pagar \$12 por viaje – el precio real que un operador tendría que cobrar para salir igual. A cambio, ellos quieren que usted pague por esto, imponiéndole impuestos a usted, y escondiendo así el costo verdadero. Vote que NO, ahorre su dinero, y proteja su libertad para escoger.

Joe Duarte

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Necesitamos Soluciones de Transportes, NO Un Tranvía Ligero

La congestión de tráfico es un problema en el Condado de Maricopa, de modo que necesitamos concentrarnos en mejorar o aumentar nuestras autopistas, calles y sistemas de tránsito. Estos asuntos son centrales para el futuro bienestar de todo el Condado de Maricopa.

La Proposición 400 extendería el impuesto de ventas para transportes de medio centavo del condado por otros 20 años. El impuesto anterior, que empezó en 1985 y expira el 1 de enero, 2006, ha sido un éxito, y ha financiado la mayor parte de las nuevas autopistas del Valle. Pero esta vez, Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa, cuyas siglas en inglés son MAG) está desviando una gran parte del dinero de los impuestos de ventas de valiosos proyectos y destinándolo al tranvía ligero.

Necesitamos nuevas autopistas y más tránsito, pero darle \$2.3 billones al tranvía ligero no es la respuesta. Valley Metro Rail y MAG harán todo lo posible para convencer a los votantes que el tranvía ligero es una "bala de plata" de alta velocidad. Pero los verdaderos carros del tranvía ligero son tranvías glorificados, con rieles en medio de las calles existentes y una velocidad promedio de menos de 20 MPH. Presentar un sistema de tranvía como una "cura" para los crecientes problemas relacionados al crecimiento es irresponsable.

A \$64 millones por milla, el costo del tranvía ligero es escandalosamente caro-y puede que esto no incluya todos los costos de operación anuales.

El actual impuesto de ventas de medio centavo no expira hasta el 1 de enero, 2006. Si los votantes rechazan la Proposición 400 el 2 de noviembre, hay tiempo suficiente para que los planificadores del condado y los legisladores estatales desarrollen un Plan de Transportes Regional en la boleta. Un plan revisado dedicaría más de nuestros escasos recursos a mejorar los proyectos de transportes que trabajan: autopistas, calles y tránsito de autobuses.

Necesitamos soluciones de transportes, no el tranvía ligero. Por favor vote que "NO" en la Prop 400.

Jack Salley

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Vote que **NO** en la Extensión del Impuesto del Plan de Transportes Regional.

El Antiguo Alcalde Skip Rimza, un agente de bienes raíces, prometió hacer ricos a todos los que compraran bienes raíces a lo largo del corredor del tranvía ligero. Ahora Rimza necesita que los contribuyentes ayuden a que esas promesas se cumplan.

Rimza es también el presidente de Friends of Traffic (Amigos del Tráfico), una organización sin fines de lucro que trata de venderle el tranvía ligero al público.

Mientras que el precio de \$2.3 billones es ya inverosímil, los contribuyentes también necesitarán continuar subsidiando las tarifas a más de \$12 por viaje.

¿Pagaría usted \$6,000 al año por viajar en el tranvía ligero? Si no lo haría, es posible que usted no quiera pagar \$6,000 para que otros lo usen. Esto es como \$100 más por mes de lo que costaría rentarle un nuevo Cadillac a cada usuario del tranvía ligero.

La propia Declaración de Impacto al Medio Ambiente de Valley Metro indica que el tranvía ligero en realidad aumentaría la polución del aire. Y, puesto que el tranvía ligero usaría carriles que de otra forma serían usados por vehículos automotores, la congestión del tráfico también aumentaría.

Phoenix no tiene la densidad de población para que el tranvía ligero sea práctico. Cuando ese mismo dinero puede construir 100 millas de carril para autopista ó 600 millas de carril para calles menores, ¿por qué deben los contribuyentes financiar unas cuantas millas de tranvía ligero que viajará a un promedio de 15 millas por hora?

Mejorar el servicio de autobuses, autopistas y calles sería mucho más eficiente y flexible en cuanto a costos.

Sólo porque el gobierno federal está dispuesto a suministrar los fondos equiparables para este proyecto, esto no significa que sea un buen proyecto. Los fondos federales son también dineros de impuestos.

Aunque el tranvía ligero pudo haber sido presentado a los votantes separadamente, los propulsores se dieron cuenta de que no tendría éxito por sí solo y lo empaquetaron con el Plan de Transportes Regional.

El actual impuesto expira en el 2006, lo que le da suficiente tiempo a la legislatura de regresar con un plan razonable.

Vote que **NO** en este despilfarro de los contribuyentes.

Linda Bentley

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

El Tranvía es un Blanco para Terroristas

¿Queremos de veras invertir billones de dólares de impuestos dándoles un blanco a los terroristas?

Piénselo. Los terroristas islámicos están buscando oportunidades para matar a grandes números de personas. Volar aviones contra altos edificios ha producido resultados catastróficos. Como consecuencia, hemos reforzado la seguridad en los aeropuertos.

En marzo, terroristas volaron un tren en España matando a más de 200 personas. Los trenes, usted sabe, son mucho más difíciles de defender. Los pasajeros no pueden ser revisados con facilidad.

El tranvía ligero de Phoenix no tendrá absolutamente ninguna forma de revisar si hay terroristas o explosivos. Las paradas son islas sin vallas en el centro de la calle. Los trenes no tienen guardias-sólo un conductor en el carro guía.

Un tren en la hora pico lleno de varios cientos de personas será un blanco indefenso y atractivo.

Por esto y por muchas otras razones, el tranvía ligero que es parte del plan del MAG es un potencial desastre.

No nos vayamos por ese camino.

Vote que NO en el plan del MAG el 2 de noviembre.

Nancy J. Wendler

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

PREGUNTA: ¿Qué puede hacer un TRANVÍA que un AUTOBÚS no puede hacer?

RESPUESTA: NADA, excepto producir más polución y congestión. (¡SÍ, el informe del MAG dice que la POLUCIÓN y la CONGESTIÓN serán peores en la Avenida Central si se pone el TRANVÍA!)

¡Oh ... y gastos 2.3 BILLONES DE DÓLARES en impuestos de TODOS los residentes, en CADA ciudad en el Condado de Maricopa, para construir un Tranvía para unas POCAS CIUDADES en el centro del condado! ¿Debe USTED pagar por la Locura de Phoenix?

PREGUNTA: ¿Qué puede hacer un AUTOBÚS que un TRANVÍA no puede hacer?

RESPUESTAS:

1. El funcionamiento de autobuses cuesta 4 veces menos que el funcionamiento de un Tranvía.

2. Los autobuses pueden cambiar rutas sin necesidad de arrancar rieles.

3. Los autobuses casi no necesitan costo de infraestructura para instalarlos en una nueva ruta.

4. LOS AUTOBUSES EXPRESOS pueden cambiar autobuses regulares para hacer una ruta expresa. (¡Sin un tercer juego de rieles en cada estación, no puede haber un TRANVÍA EXPRESO!)

5. Un autobús puede movilizarse en una obstrucción de tráfico o en una escena de un choque y continuar suministrando servicio.

6. Un autobús nos deja su carril de tráfico para nuestro uso cuando se ha ido.

7. El tránsito de autobús convence 5 veces más a que personas dejen sus automóviles y tomen el transporte público que los tranvías. (Los autobuses llevan el 1% de las personas al trabajo ... el tranvía llevará solamente un 0.2% de las personas que van al trabajo, de acuerdo al Informe del MAG.)

8. Para más respuestas, déle una mirada a:

www.VoteNoTax.com

PREGUNTA: ¿Quién debe votar que SÍ a favor del Tranvía?

RESPUESTA: Cualquier persona que tenga intereses en bienes raíces en la Avenida Central ... usted se va a enriquecer con el dinero de los contribuyentes.

Elizabeth A Alpert

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

De acuerdo a las proyecciones mismas de Valley Metro, el tranvía ligero será un mal negocio, aún más caro que el viaje en autobús, que ya está ahora altamente subsidiado. Y ni siquiera reducirá la congestión de tráfico o la polución en el corredor central de la línea.

Si el tranvía ligero no se construyera, se calcula que los autobuses harían 35,930,100 viajes de pasajero a un costo de \$280,551,789 por año, ó \$7.81 por viaje de pasajero. Si el tranvía ligero se construyera, se proyecta que los autobuses y los tranvías combinados harían 44,405,848 viajes de pasajero a un costo de \$386,441,719 por año. (Valley Metro "Sección 5309 Informe Anual en Nuevos Comienzos AF 2005", página V-3)

De manera que el costo de 8,475,748 viajes de pasajero por tranvía adicionales por año es de \$105,889,931 por año, ó \$12.49 por viaje de pasajero. Viajar en el tranvía ligero es un 60% más caro que el actual tránsito de autobuses. Dos veces al día, veinte veces al mes, el costo para un pasajero típico será de \$500 al mes. Nuestros impuestos pagarán la mayor parte de esto.

Si no se construye el tranvía ligero, las millas de viaje por vehículo que se proyectan en el corredor en el que sirve el tranvía ligero serían 18,278,600 y las horas de viaje en vehículo serían 1,018,700. Este es un promedio de velocidad de 17.9 mph. Si se construye el tranvía ligero, las proyectadas millas de viaje por vehículo en el corredor en el que sirve el tranvía ligero serían 18,254,400 y las horas de viaje en vehículo serían 1,031,200. Este es un promedio de velocidad de 17.7 mph. (Valley Metro "Declaración Final del Impacto al Medio Ambiente y Sección 4(f) Evaluación", página S-18)

Debido a que se proyecta que la congestión del tráfico va a ser algo peor, la polución del aire también sería algo peor. Esto está confirmado en las páginas 4-49 & 4-51 de la Declaración Final del Impacto al Medio Ambiente y Sección 4(f) Evaluación" de Valley Metro.

Puesto que los costos, la congestión y la polución serán peores, debemos rechazar el tranvía ligero.

John Kannarr

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Vote que No en contra del impuesto para el Tránsito

¿Por qué me importa el proyecto del tranvía ligero? Me importa porque creo que no es correcto que el gobierno gaste billones que ellos no se ganaron en un proyecto cuyo efecto total es dañino.

Valley Metro proyecta que 3 de cada 1000 personas usarán el tren. Otras ciudades han encontrado que algunos pasajeros ya estaban usando el autobús de modo que aún menos automóviles se dejarán en las casas. Los que todavía manejan gastarán más tiempo detrás del volante, lo que eliminará cualquier reducción de polución que hicieran los usuarios del tranvía. El dinero gastado en el tranvía ligero no estará a la disposición para proyectos beneficiosos.

Los rieles usan 2 carriles en el medio de la calle y están unidos por un borde en cada lado. El único lugar donde se puede doblar a la izquierda o hacer una vuelta en U es en las luces de los semáforos. Se añadirán treinta y ocho semáforos nuevos a lo largo de la ruta para que la mayoría de los lugares tengan una luz de cada cuarto de milla a media milla. Un autobús sólo se encuentra en su vía cuando está adelante de usted. Aunque los rieles estarán desocupados la mayoría del tiempo, siempre estarán ocupando espacio.

Si el viaje al trabajo lo deprime, la próxima vez que usted se mude considere hacerlo a lugares que estén más cerca el trabajo. O encuentre en algún lado una línea de autobús que vaya directamente al trabajo para que usted no tenga que hacer un trasbordo que se lleve mucho tiempo. Trate de viajar en forma colectiva aunque sea una o dos veces por semana. Los negocios deben prepararse para ofrecer horarios más flexibles. Los que tienen varias sucursales como los bancos y los supermercados pueden dejar que los empleados trabajen más cerca de sus hogares cuando haya puestos. Cambios voluntarios que se ajusten a su modo de vida le darán resultados verdaderos.

Suzanne Kannarr

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

- Usar dólares de impuestos de ventas para construir 27.7 millas del tranvía ligero significará perder 100 millas de carril de autopista
- El costo anual para un usuario diario del tranvía ligero es de más de \$6.00
- Por cada \$1.00 que este plan gasta en beneficio de los conductores, se gastarían \$40.00 en beneficio de los usuarios del tránsito
- El promedio de muertes por milla de pasajero debido al tráfico del tranvía ligero es mayor que el promedio de muertes de automóviles.
- La decisión de seguir con el tranvía ligero le costará a la comunidad trabajos e ingresos

Vote que NO.

Joyce E. Downey

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

A los votantes del Condado de Maricopa se les está pidiendo aprobar la Proposición 400, la extensión del impuesto de ventas del medio centavo. Este nuevo impuesto es muy diferente que el que aprobaron los votantes en 1985.

Casi todo el impuesto de ventas para transportes actual suministra financiamiento para las autopistas del valle. Los propósitos del nuevo impuesto son una mezcla diferente de financiamiento. Aproximadamente el cincuenta y cuatro por ciento se gastará en autopistas, alrededor del quince por ciento será para calles de la ciudad y lo que quede será asignado para "tránsito", sobre todo para el tranvía ligero. Los esfuerzos en la Legislatura de Arizona para presentar al tranvía ligero como un asunto separado en la boleta, fueron derrotados por una margen muy pequeña.

Si la Proposición 400 se aprueba, el condado entero se verá obligado a financiar al tranvía ligero en Phoenix y Tempe. El plan de Maricopa Association of Governments (la Asociación de Gobiernos de Maricopa) calcula que de cada dólar de impuesto durante los próximos veinte años, Phoenix recibirá \$1.19, Tempe \$9.06, Mesa \$0.86, Scottsdale \$0.51, Chandler \$0.47, Gilbert \$0.26 y Queen Creek cero. Como un Miembro del Concejo de Mesa, yo no puedo apoyar la imposición de impuestos a nuestros residentes para subsidiar el tranvía ligero en otra ciudad.

No es de sorprender que líderes del valle tales como Chuck Wahlheim, el ejecutivo veterano de un periódico llamado Light Rail, llamen al proyecto un "chiste monumental" y que el Superintendente de las Escuelas de Mesa Deb Duvall pregunte si es una forma de transporte adecuada para Mesa.

El tranvía ligero o los carros de tranvía, fue una conveniencia moderna del siglo diecinueve, junto con las letrinas exteriores y cocinas para cocinar al carbón. En el mundo moderno, el tranvía ligero no está al nivel de conveniencia que nuestra sociedad de alta tecnología requiere. Su enorme costo e inflexibles rutas lo descalifican de ser una consideración inteligente.

Nuestros legisladores se comprometen a presentar un mejor plan antes de la fecha de expiración del actual impuesto en enero del 2006e.

Por favor únaseme VOTANDO QUE NO en la Proposición 400

Janie Thom

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Enterrado entre el Referéndum de Transportes están \$2.4 Billones para la construcción de 27.7 millas del nuevo "Tranvía Ligero" de tranvías en las calles de la ciudad, EXCLUYENDO SU OPERACIÓN Y COSTOS DE MANTENIMIENTO.

Valley Metro (el operador del "Tranvía Ligero") calcula un Costo de Operación de \$26 por pasajero, por día para un viaje de ida y vuelta al trabajo, mientras que cobra una tarifa calculada en \$1.25. ¡Esto significa que el contribuyente tendrá que subsidiar \$24.75 por viaje de ida y vuelta por pasajero por día! **¡Claramente, un Mayor y Sustancial Aumento de Impuestos se Requerirá para la Operación y el Mantenimiento!**

Mientras que porciones sin "Tranvía Ligero" del Referéndum de Transportes tienen usos atractivos para el dinero de los contribuyentes, **la porción del "Tranvía Ligero" del Referéndum es de un valor dudoso.** Mientras que se gastan más Billones en la implementación de **un sistema de tranvía en las calles que aún no se ha probado** y de una clase abandonada y desechada desde hace décadas debido a su falta de valor, se espera que el "Tranvía Ligero" remueva tan sólo un automóvil de cada mil que andan ahora en las carreteras. ¡Será usado para un 1% de viajes, mientras que simplemente toma usuarios de las existentes rutas de Autobuses!

¡Los promotores de intereses especiales que se benefician con la construcción del "Tranvía Ligero" **saben que es una mala inversión!** Por esta razón, así como por las razones enumeradas abajo por Pullen, Haney y Reed, los que apoyan al "Tranvía Ligero" insistieron en enterrar la imposición de impuestos para el "Tranvía Ligero" en un Referéndum de Transportes que es de otra forma atractivo, en lugar de permitir un voto separado. Es claro que **como un referéndum de impuestos por sí solo, los votantes informados fácilmente no aprobarían un impuesto de interés especial despilfarrador para el "Tranvía Ligero"!**

¡Por favor VOTE QUE NO en el Referéndum de Transportes de noviembre 2004!

¡El impuesto de ventas para transportes actual **NO EXPIRARA HASTA ENERO DEL 2006!**

¡Hay tiempo suficiente para que la Legislatura Estatal ponga un Referéndum de Transportes extendiendo el impuesto de ventas, **SIN EL "TRANVÍA LIGERO"**, en la boleta para una elección en el 2005!

Gene Reed, Presidente, Phoenix Mountains Republican Assembly (Asamblea Republicana Phoenix Mountains)

Wayne Williams, Primer Vicepresidente

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

¡No hay Responsabilidad! Una vez que se acepte, no hay una disposición para terminar el "Tranvía Ligero". Si el actual Sistema de "Tranvía Ligero" (Avenida Central, Phoenix a Tempe) no produce los resultados glorificados que claman los promotores de bienes raíces, ¡no hay una disposición para parar la expansión y regresarles los dineros del "Tranvía Ligero" a los contribuyentes!

Debe mencionarse que la construcción de **la ruta Phoenix/Tempe** programada para iniciar a finales de la primavera del 2004 **¡ha sido pospuesta hasta después de la elección de noviembre! EL APLAZAMIENTO** de la construcción **se hizo claramente obvio** **¡EL AUMENTO EN LA CONGESTIÓN DE TRÁFICO NO CAUSARÍA un VOTO DE NO!**

MÁS CONGESTIÓN sería **el resultado de la eliminación de dos carriles de tráfico en el medio de la Ave. Central, la lentitud de los trenes** [calculada a 15MPH incluyendo paradas en estaciones], **y la necesidad de que los pasajeros salgan corriendo en medio del tráfico que se mueve para llegar a las estaciones.** ¡El "Tranvía Ligero" NO es un Subway que no interfiere con el tráfico!

El tráfico a una velocidad más lenta **¡DE HECHO AUMENTARÁ LA POLUCIÓN!**

La necesidad de atravesar el tráfico para llegar a la línea del "Tranvía Ligero" **¡DISMINUIRÁ LA SEGURIDAD PEATONAL** y las personas discapacitadas son las de más alto riesgo!

¡DISMINUIRÁ LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO! Houston tuvo 44 colisiones con su **"Tranvía Ligero" en las calles** de enero-junio, 2004.

Es **INCONVENIENTE** y los rieles crean **RUTAS INFLEXIBLES** ¡por el contrario de los Autobuses! Los pasajeros tendrán que caminar, o usar otro medio de transportes para llegar a las **pocas líneas fijas y a las estaciones poco frecuentes** (alrededor de cada ½ milla, o más, dependiendo de la ruta).

¡Por favor VOTE QUE NO en el Referéndum de Transportes de noviembre 2004!

¡El impuesto de ventas actual para transportes **NO EXPIRA HASTA ENERO DEL 2006!**

¡Hay suficiente tiempo para que la Legislatura del Estado ponga un Referéndum de Transportes para extender el impuesto de ventas, **SIN EL "TRANVÍA LIGERO"**, en la boleta para una elección en el 2005!

Randy Pullen

Rob Haney

Gene Reed

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400
El Desastre de Utah Es una Advertencia para los Votantes de Arizona

El tranvía ligero de Salt Lake City no es la clase de "éxito" que otros deberían tratar de copiar. Nuestro proceso de planeamiento de transportes de adoración al tránsito es altamente irracional, tontamente extravagante, muy injusto para los suburbios que crecen y una abominación a nuestra herencia pionera.

Desde que se inició el tranvía ligero, el sistema de autobuses ha anunciado una cantidad de peores casos históricos incluyendo el más alto costo por usuario y la más baja porción per cápita de millas de pasajero a sólo 0.4%. En lugar de aumentar a 28 millones de usuarios en el 2002, según la predicción del Databook (Libro de Datos) de 1996 del Gobernador Leavitt, FTA's National Transit Database (el Banco de Datos del Tránsito Nacional de FTA) para el 2002 presentó a UTA bus con sólo 17.5 millones de usuarios.

A Central City Greed se le dió \$½ billón para 3 líneas del tranvía ligero en el centro de la ciudad a costa de autopistas que se necesitaban desesperadamente desde hacía mucho tiempo para resolver la terrible congestión en los suburbios.

Un estudio de mayo del 2000 de Onboard presentó que el 55% de los usuarios eran antes usuarios de autobuses. Sólo un 16% de todos los viajes fueron de usuarios nuevos haciendo viajes a sus trabajos. La mayoría de los nuevos viajes eran para recreación. Los usuarios del tranvía ligero no aumentan, compiten con un 4+% anual de aumento de automóviles, con la excepción de expansiones caras del sistema.

A todo lo largo de la línea hay un aumento masivo de dependencia del automóvil. Los autobuses vienen y se van casi vacíos.

Presentado como un reductor de congestión, el documento 5309 New Start (Nuevo Comienzo) para el proyecto indicó que el tranvía ligero tenía menos usuarios en las horas pico que la alternativa Bus/HOV a pesar de ser diez veces más cara.

La mayoría de los autobuses van vacíos por el corredor ahora. La mayor parte del día, los carros del tranvía también van casi vacíos.

140 negocios del centro de la ciudad, grandes y pequeños, publicaron anuncios de páginas enteras en ambos diarios diciendo que **el tranvía ligero falló en la promesa de ayudar a los negocios del centro de la ciudad. Muchos negocios se han mudado o han cerrado del todo.**

Vote que NO antes de que sea muy tarde.

Michael T. Packard B.S.E.E.

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

EL TRÁNSITO EN RIELES CUESTA DEMASIADO Y LOGRA MUY POCO

La historia del tránsito en rieles en otras ciudades de los Estados Unidos indica que no remueve suficientes automóviles de las carreteras para que su alto costo valga la pena. De hecho, **el tránsito en rieles puede aumentar la congestión.**

Los datos del censo demuestran que las dos docenas de las áreas urbanas de los Estados Unidos con tránsito en rieles perdieron más de 14,000 personas que viajan al trabajo en el tránsito en los 1990s. Mientras que las áreas urbanas con sólo tránsito de autobús ganaron colectivamente más de 50,000 personas que van al trabajo en el tránsito. Esto es debido a que **el tránsito en rieles es tan caro que a menudo obliga a las agencias de tránsito a descuidar sus sistemas de autobuses.**

Por ejemplo, la agencia de tránsito de San Jose, endeudó tremendamente con la construcción del tranvía ligero. Cuando se inició la reciente recesión económica, la agencia tuvo que escoger entre faltar a sus préstamos o cortar su servicio de tránsito. Cortó su servicio de tránsito y ha perdido el 35 por ciento de sus usuarios de tránsito en los últimos tres años.

De las veinte áreas urbanas en los Estados Unidos con el más rápido aumento de congestión, de acuerdo a las medidas del Instituto de Transportes de Texas, diecisiete tienen tránsito en rieles. Todas las áreas urbanas, con excepción de tres, con el aumento más lento de congestión tienen sólo tránsito de autobuses. Esto es **porque el tránsito en rieles es tan caro que sólo le roba fondos a proyectos que verdaderamente reducen la congestión.**

La construcción de una milla de tránsito en rieles cuesta típicamente más que la construcción de una milla de un carril de autopista. A pesar de eso, ningún sistema de tranvía ligero en el país lleva igual cantidad de gente por milla que una milla de carril de autopista. La mayoría de las líneas de tranvía ligero llevan sólo un 5 por ciento de las personas que lleva una autopista, lo que hace que las carreteras nuevas sean 20 veces económicamente más eficientes movilizandando gente que el transporte en rieles.

Para más información sobre el fracaso del tránsito en rieles en otras áreas urbanas, vea **Great Rail Disasters al i2i.org/articles/1-2004.pdf.**

Randal O'Toole

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

No Tiene Sentido Regresar al Futuro

Los tranvías estaban bien cuando la alternativa era viajar a caballo. Los tranvías eran más rápidos y más limpios. Pero los tranvías han sido reemplazados por mejores alternativas-como autobuses y automóviles. Por esa razón es por la que los tranvías fueron abandonados en Phoenix a mediados del siglo 20, de manera que ¿para qué revivir una tecnología del Siglo 19 para resolver las necesidades del Siglo 21?

El plan para construir un sistema de tranvía multibillonario es un paso atrás que empeorará el tráfico y nos dejará a nosotros con una deuda y costos de operaciones caros. Vea la lista de ricachones que están dando el montón de dólares para tratar de embaucarlo a usted para que crea que la Prop. 400 es un buen plan, y usted sabrá cómo votar.

Vote que "NO" en esta boleta para que podamos conservar nuestros recursos para el mejor plan que estará por venir el próximo año. Esta **no es la última oportunidad** para nuevas autopistas y mejoras de calles. La derrota de la Proposición 400 protegerá los recursos limitados para que se usen en lo que los votantes de verdad quieren sin caer en este enredo del tranvía ligero. Todos sabemos que el tranvía ligero nunca obtendría la aprobación de los votantes si apareciera en la boleta solo.

John B. Fenger

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Los defensores del tranvía ligero les han dicho a los votantes de Phoenix que el sistema de tranvía de Portland es un modelo "exitoso". Desafortunadamente, casi todas las afirmaciones que corrientemente se han hecho sobre el tranvía ligero de Portland son incorrectas.

Mito #1: El tranvía ligero reduce la congestión del tráfico.

No hay evidencia de que el tranvía ligero haya reducido la congestión en Portland. Por el contrario, en realidad **incrementa los atrasos en tráfico** en la mayoría de los corredores porque la capacidad de las calles fue canibalizada para suministrar el derecho de vía para el tranvía ligero. Por ejemplo, tanto North Interstate Avenue como East Burnside Avenue fueron reducidas de cuatro a dos carriles cuando el tranvía se construyó; esto aumentó el tráfico en todas las rutas cercanas paralelas.

Mito #2: La construcción del tranvía ligero es una manera económicamente efectiva de suministrar transporte.

La más reciente línea del tranvía ligero de Portland, la línea North Interstate, costó \$60 millones por milla; se pudo haber suministrado un servicio de autobús superior por menos de \$600,000 por milla, ó 1/100 del costo del la línea del tranvía.

Mito #3: Viajar en el tranvía ligero será rápido.

La velocidad de viaje en la nueva línea Interstate del tranvía ligero es ágilmente **15 MPH**. Esto es casi idéntico a la velocidad de la antigua línea de autobús que reemplazó el tranvía ligero. El tiempo de viaje del tranvía ligero nunca mejorará porque los trenes deben parar en cada estación; las velocidades de autobús pueden aumentarse fácilmente con sólo agregar servicio expreso (con paradas limitadas).

Mito #4: El tranvía ligero es necesario para limitar expansión.

Esta afirmación le da vuelta de cabeza a la historia, puesto que el objetivo de los trenes siempre ha sido sacar a las personas de los densos centros urbanos. No hay evidencia de que el intento de TriMet de cambiar esta tendencia haya sido o será exitosa. De hecho, puesto que TriMet insiste en construir largos lotes suburbanos para park-n-ride (estacione y súbase) con estacionamiento gratis a lo largo de las líneas del tranvía ligero, el tranvía de hecho ha sido un causante de expansión, no una herramienta para compactar el crecimiento.

John A. Charles

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400 Aprenda de los Errores de Houston

El antiguo Alcalde de Houston Bob Lanier trató de advertirles a los votantes antes de que tomaran el camino equivocado y desviarán preciosos recursos hacia el derrochador tranvía ligero:

"Primero, los defensores del tranvía dicen 'Es más barato'. Cuando usted les demuestra que cuesta más, ellos dicen, 'Es más rápido'. Cuando usted les demuestra que es más lento, ellos dicen, 'sirve a más usuarios'. Cuando usted les demuestra que hay menos usuarios, ellos dicen, 'trae desarrollo económico. Cuando usted demuestra que no hay desarrollo económico, ellos dicen, 'ayuda a la imagen'. Cuando usted dice que usted no quiere gastar tanto dinero en imagen, ellos dicen, 'Resolverá el problema de la polución. Cuando usted demuestra que no ayudará con la polución, ellos dicen, finalmente, 'Se tomará tiempo para que el tranvía haga algo bueno'".

No se ha tomado mucho tiempo para que el tranvía ligero tenga un impacto negativo en Houston. Antes del proyecto del MetroRail tram, el índice de espacios desocupados en el centro de la ciudad estaba por debajo del 5%; ahora está sobre el 18%, y subiendo, con los promedios de arrendamiento decayendo, lo que está obligando a los dueños de edificios a hacer concesiones enormes. Sólo hay unos cuantos que las toman.

Además de que muchos negocios en el centro de la ciudad se han ido a la bancarota, los carros del tranvía ligero han **aumentado dramáticamente el peligro en la calle**. Desde su primer día en enero, el tranvía ha tenido colisiones con 45 vehículos y icon una persona en una silla de ruedas! **El espantoso índice de accidentes de MetroRail tiene un promedio de dos choques por semana.** El tranvía de Houston es ahora llamado "Un Tranvía Llamado Desastre". Para tener información al día sobre los choques vea <http://accionamerica.org/houston/> en la red.

Los votantes del área de Phoenix deben prevenirse y parar esta amenazante locura del tranvía ligero antes de que convierta a su comunidad en un área de desastre financiero y de tráfico.

Los costos del tranvía para los contribuyentes son demasiados, y hace demasiado poco para los que verdaderamente dependen del tránsito.

Vote que no en la Proposición 400.

Tom Bazan

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

"El gobierno es como el canal de alimentación de un bebé, con un apetito saludable en un lado y sin responsabilidad en el otro."--Ronald Reagan

ARGUMENTO EN CONTRA DE LA PROP 400

Los votantes deben ver los hechos:

Los informes de las ciudades demuestran lo caro que es este tranvía (\$12 por viaje por pasajero).

Se le asigna demasiado dinero al tranvía (\$2.3 billones).

El tranvía menoscaba los objetivos de mejorar el transporte.

Las autopistas en la región de Phoenix llevan 20 veces más personas por milla que el tranvía ligero (trolley).

El plan trata a los diferentes contribuyentes injustamente.

El tranvía ligero empeorará la congestión de tráfico y la polución del aire.

El tranvía ligero sirve para el viaje local, no regional.

El tranvía ligero costará trabajos y retardará la prosperidad.

El actual impuesto no expira sino hasta enero del 2006.

No hay sistemas de tranvía ligero exitosos.

El tranvía ligero fue el futuro cuando su competencia principal era el caballo.

Hay muchas alternativas mejores.

El promedio de velocidad nacional para el tranvía ligero es de 16 mph.

La superación de costos es la norma del tranvía ligero:

Baltimore 160% de los cálculos originales

Buffalo 161% de los cálculos originales

Dallas 137% de los cálculos originales

Denver 123% de los cálculos originales

Los Angeles 200% de los cálculos originales

Portland 165% de los cálculos originales

Sacramento 113% de los cálculos originales

Salt Lake City 102% de los cálculos originales

San Jose 132% de los cálculos originales

Es su dinero. Si usted, el contribuyente, quiere el tranvía ligero vote por él en forma separada y no lo esconda y no obligue a los contribuyentes a votar por todo o nada. Vote para derribar a esta Proposición y enviarla de vuelta a la legislatura para hacerla bien.

Vote que NO el 2 de noviembre.

Representante Russell K. Pearce

Senador Thayer Verschoor

Representante Andy Biggs

Representante Chuck Gray

Representante Eddie Earnsworth

Representante Karen Johnson

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

La Proposición 400 es un despilfarro caro que será dañino para el Condado de Maricopa.

TRANVÍA LIGERO = CARROS DE TRANVÍA

No se deje engañar creyendo que el "tranvía ligero" se trata de alguna tecnología futurística. ¡Esto no es nada más que un **carro de tranvía de 15 millas por hora** caro que embotellará el tráfico!

EL TRANVÍA LIGERO NO ALIVIA LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

Estudios en otras ciudades con tranvía ligero demuestran que la congestión del tráfico se hace peor con el tranvía ligero, no mejor. ¡Y son un peligro al tráfico! Las rutas de tranvía propuestas no serán útiles para la gran mayoría de las personas que viajan al trabajo en el centro de Phoenix.

EL TRANVÍA LIGERO ES MUY CARO

Aún si pudiera construirse por \$2.5 billones (espere oír después de la elección que ese número se va a duplicar), esto es escandalosamente caro para menos de 28 millas de riel (icasi \$100 millones por milla!). Con menos de 3,400,000 residentes, esta proposición costará más de \$735 por cada hombre, mujer y niño en el Condado de Maricopa.

EL DINERO FEDERAL NO ESTÁ GARANTIZADO

Los patrocinadores dicen que el 80% de este plan de transportes será financiado por el gobierno federal. No hay ninguna razón para creer que el gobierno federal vaya a poner este dinero. No sólo no ha hecho ningún compromiso de financiamiento para este proyecto, sino que además al gobierno federal se le conoce bien por romper sus promesas.

DOMINIO EMINENTE

Si su hogar o negocio está en el camino del plan del tranvía ligero, el gobierno se apoderará de **su propiedad privada** contra su voluntad. Ninguna cantidad de dinero vale la pena por ser echado de su propio hogar. Para más información vaya a la página electrónica **www.WesternLibertarian.org**.

EL CONDADO DE MARICOPA NECESITA UN BUEN PLAN DE TRANSPORTES

Necesitamos un plan innovador, de empresa privada que le sirva a las personas que viajan al trabajo en el área metropolitana de Phoenix. No este plan destructor de la economía financiado por el gobierno y que no hace nada por aliviar la congestión del tráfico.

VOTE QUE "NO" EN LA PROPOSICIÓN 400

Powell Gammill

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Como un activo participante en asuntos de transportes por más de 25 años y uno que ha tenido varias posiciones de liderazgo incluyendo miembro y Presidente de la Junta de ADOT, creo que no es económico, que es inefectivo, inadecuado, inseguro e injusto para los negocios y para los contribuyentes incluir al tranvía ligero en el paquete total de transportes. Un buen plan de transportes debe concentrarse en las siguientes prioridades: Movilizar gente, aliviar la congestión del tráfico, reducir la frustración reduciendo el tiempo de viaje al trabajo, mejorar la calidad del aire, conectar, flexibilidad y todo a un costo que beneficie a los contribuyentes.

La porción del tranvía ligero de la Proposición 400 NO contribuye a un sistema de transportes moderno para nuestro valle. Por el contrario, le quita mérito debido su valor, sus gastos de operación y mantenimiento, y su daño irreparable a los negocios en su camino.

NO debemos gastar el 25% de nuestros \$8.3 billones de dólares de presupuesto en un sistema de tranvía ligero. Los \$2.3 billones de dólares asignados para el tranvía ligero podrían ser usados en forma mucho más efectiva y económica si se agregan a los \$6 billones de dólares programados para autobuses, carreteras locales, autopistas, viajes comunales, etc.

Además del DESPERDICIO de los \$2.3 billones de los dineros de la Prop 400, nosotros los contribuyentes estaremos firmando un cheque en blanco por futuros dólares para el funcionamiento.

Nuestro actual Impuesto para Transportes está en efecto hasta el 31 de diciembre, 2005. De tal manera que todavía tenemos el tiempo adecuado para modificar el plan, presentárselo a la Legislatura para su aprobación o, en la alternativa, envío legislativo a los votantes en mayo del 2005, siete meses antes de que expire el actual impuesto.

Un voto de no en la Proposición 400 les ahorrará a los contribuyentes del Condado de Maricopa innumerables billones de dólares por la inclusión de un no ordenado, injustificado y caro e innecesario sistema de tranvía ligero.

Jim Patterson

Antiguo Presidente de la Junta de ADOT

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Por favor visite Stop Taxing All for Ridiculous -Trolley Lines - WWW.STARTL.US – para enterarse de cómo es que los contribuyentes del Condado de Maricopa están siendo embaucados para pagar \$4.6 billones en nuevos impuestos para transportes para financiar proyectos de transporte ridículos (en forma más notable los tranvías del tranvía ligero) durante los próximos 20 años. La Prop 400 es un mal negocio para los contribuyentes.

Se espera que la Prop 400 genere \$8.5 billones en impuestos nuevos. ¿Por qué deben los tranvías y autobuses obtener \$4.6 billones (el 54% de los dólares de los impuestos nuevos) cuando menos de un dos por ciento de los contribuyentes y personas que viajan al trabajo usan el tránsito público? Los carros del tranvía ligero no reducirán la congestión del tráfico o la polución del aire. Los tranvías gastan su tiempo y dinero.

Estos proyectos "buenos para nada" de transporte público no suministran verdaderas soluciones a los problemas de transportes y de viajes al trabajo a los que se enfrentan la mayoría de los ciudadanos del Valle. Este plan ignora totalmente el financiamiento de transportes seguros (barreras en el medio), cumplimiento de la ley de tráfico (patrullas de las autopistas) y la investigación y desarrollo del sistema de transportes (nuevas tecnologías como SkyTran) que beneficiarían a todos los contribuyentes. La Prop 400 beneficia a intereses especiales.

¿Sabía usted que no hay un requisito en la Prop 400 de que el 50% del costo del tranvía ligero sea pagado con fondos federales equiparados? La Prop 400 es una bancarrota y miope con respecto al futuro de esta área. Este es el despertar del Siglo 21 y nosotros necesitamos nuevas tecnologías, no tranvías del Siglo 19, para que nos lleven a nosotros y a nuestra economía a donde necesitamos llegar y de manera segura, conveniente, rápida y asequible durante los próximos 100 años. Los líderes locales necesitan sorprendernos con una mejor visión, mejores modos y un mejor plan.

Por favor visite <http://www.startl.us> y <http://www.skytran.net> para que vea una visión de la transportación del futuro con sentido para el Siglo 21. Entonces Vote que NO en la Prop 400.

Gerald P. Spellman

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

historia

el tranvía de phoenix. data de fines de los 1800s a fines de los 1940s. Llegó hasta Glendale. Iba en su mayoría por la mitad de la calle. Fue removido debido a que no hacía dinero y pasaba en el medio de la calle. Exactamente como el que se está planeando

Artículo de periódico de principios de julio del 2004.

La Ciudad de Phoenix está tratando de resolver problemas de tráfico.

Esto con 150 años de experiencia de Tranvía en todo el mundo y 4 años de Asesores trabajando en el sistema de Tránsito 2000 en particular. Lo principal que lo que los asesores han concluido es que ellos necesitan 8 años del programa de impuestos de 20 años para construir el sistema del tranvía. Esto dejará 12 años para operar el tranvía de lo que se obtenga del impuesto. En ese momento, el gobierno tendrá que buscar una nueva fuente para el subsidio de más de 100 millones de dólares al año.

ASÍ QUE AQUÍ ESTAMOS A 4 AÑOS DE QUE SE ABRA EL PLANEADO TRANVÍA, Y ELLOS DESEAN EL 15 POR CIENTO DE UN IMPUESTO AUN MAS GRANDE PARA AUMENTAR UN SISTEMA QUE NO SABEMOS COMO HACER FUNCIONAR. LES DEBERÍA DAR VERGUENZA A LOS POLITICOS POR SIQUIERA PENSAR EN ESTO.

Esta no es una extensión de impuestos. El impuesto existente fue vendido como un impuesto para modernizar nuestro sistema y luego mantenerlo al día por medio del impuesto regular al gas. No había un componente de tranvía en el impuesto que se nos pide 'extender'. Si se derrota el impuesto, hay tiempo suficiente para estudiar otras posibilidades y se ha prometido al menos una.

Los defensores de Relaciones Públicas para la aprobación de este impuesto no pueden ser responsables de que los ciudadanos obtengan aquello por lo que votan. Pídales DETALLES a los oficiales de la ciudad y del condado que han sido elegidos. Ellos deberían saber, ¿no es cierto?

Bob McKnight

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

En 1985 los votantes aprobaron el impuesto para transportes con 5.6 billones de dólares para autopistas y ocho millones de dólares asignados al plan de tránsito regional. Es una realidad que todas las autopistas originales no se han completado. Necesitamos alguna forma de transporte público que incluya subsidios. Así es que parece que tiene sentido aprobar la Proposición 400.

Se nos dice que este voto solamente es para **extender** lo que fue originalmente aprobado, pero la Proposición 400 tiene una disposición prohibitivamente cara para el tranvía ligero que no estaba incluida en el plan original. Si se aprueba, iestaremos pagando por este proyecto que no vale la pena por 20 años! La fecha en que termina el original es enero del 2006 y nos da tiempo para un plan mejor.

El tranvía ligero no es una solución para nuestros problemas de transportes por varias razones:

Es demasiado caro. A un cálculo de 2.3 billones de dólares (sin incluir los costos extras) por alrededor de 20 millas, es un poco menos que la mitad de lo que fue asignado para los cientos de millas de autopistas. También están involucrados dólares federales. ¡Este no es dinero "gratis"! Los contribuyentes además tendrán que subsidiar \$12.00 cada vez que se suba una persona.

No aliviará la congestión ni mejorará la calidad del aire. Pasará en el medio de las calles más importantes. Los conductores optarán por otras calles, lo que las congestionará más. El tráfico más lento causará más polución.

No va a importantes centros de empleo. Un riel fijo no puede moverse si se considera que la ruta no es buena.

No es un "tránsito rápido". Se calcula que la velocidad promedio es de 15 mph.

Los lugares de empleo y los centros de compras están esparcidos. Nuestro clima es por lo general muy caliente. A la gente no le gusta estar parada esperando en el clima caliente por un tranvía y luego esperar por autobuses de conexión o caminar a sus destinos. Será un experimento caro. Sencillamente no podemos hacer ese gasto.

Vote que **NO** en la proposición 400.

LaRue W. Gates

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Sólo se Benefician los Grupos con Intereses Especiales

Las fuerzas adineradas detrás del tranvía ligero quieren hacernos creer que el sistema de tranvía de \$50 millones por milla que se propone en la Prop. 400 es un uso efectivo de los dólares de los contribuyentes. ¿Qué vamos a obtener a cambio de nuestros \$2.3 billones? De acuerdo al propio análisis de Valley Metro, el Valle experimentará un aumento tanto de congestión de tráfico como de polución, a un costo por viaje de ida y vuelta de casi \$25.00 por pasajero – ¡y esto está dicho en el plan de los mismos que lo están **proponiendo!** Otras ciudades que han pasado proyectos similares de tranvías ligeros han visto como resultado la parte del tránsito del viaje total en realidad declinar. Ultimadamente, las únicas personas que ganan con la aprobación de la Prop. 400 son los grupos con intereses especiales que están parados esperando meterse en sus bolsillos los cientos de millones de dólares de nuestro dinero de impuestos de un plan que no tendrá ningún beneficio para el resto de nosotros.

Por favor vote que **NO** en la Prop. 400

Valley Business Owners (and Concerned Citizens), Inc. (Dueños de Negocios del Valle (y Ciudadanos Preocupados), Inc.)

David Molina, Presidente

Janeva Hibbard, Secretaria/Tesorera

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

Usted puede creer que un Plan de Transportes Regional se trata sobre gastos de dinero en transportes regionales. Este no es el caso. En esta engañosa propuesta de \$15.8 billones de dólares, sólo \$9.0 billones se planean para los sistemas de transportes regionales (Tabla 5-4 del plan del MAG) - - con \$6.8 billones planeados para "otros" propósitos.

Esta estafa masiva a los contribuyentes contiene proyectos que no son regionales –parecido a como el gobierno federal pasa leyes con montones de gastos en proyectos que benefician sólo a unos cuantos ("pork"). Al nivel federal, un político le dice a otro, "Si usted pone mi lista de deseos en la ley de gastos, yo votaré por poner la suya en la ley de gastos". Cada político piensa que está haciendo un buen negocio porque está obteniendo sus proyectos especiales y alguien más está pagando por eso.

¿A dónde van los "otros" \$6.8 billones de dólares en el propuesto plan del MAG? Una gran parte de eso va para el sistema de tranvía de \$50 millones por milla diseñado principalmente para Phoenix – no para las ciudades y pueblos alrededor. Otra ciudad tiene proyectos de 72 millas de ampliación de calles de vecindarios locales. El dinero también va para las rutas de autobuses locales y para senderos de bicicleta locales. Va para proyectos que deberían ser pagados por las personas de la ciudad o del pueblo local – no por otras personas. El análisis de los dólares que regresan a las comunidades indica que muchas comunidades, como Gilbert y Queen Creek, recibirán sólo una pequeña porción del dinero de los impuestos que sus ciudadanos le pagan al fondo.

Mientras que se aumenta la carga de impuestos en nuestras comunidades para una variedad de propósitos, este dinero de impuestos puede ser dejado en los bolsillos de la gente de nuestras comunidades locales. Este es el momento para demandar un plan responsable. Le pedimos que vote **NO**.

Valley Business Owners (and Concerned Citizens), Inc. (Dueños de Negocios del Valle (y Ciudadanos Preocupados), Inc.)

Fred Phillis, Vicepresidente

Janeva Hibbard, Secretaria/Tesorera

ARGUMENTO "EN CONTRA" DE LA PROPOSICIÓN 400

¡SI NO TENEMOS CUIDADO DE VER A DÓNDE VAMOS PODEMOS TERMINAR AHÍ! ¡Vote que "NO" en la Prop 400!

Los contribuyentes del Condado de Maricopa se merecen un plan de transportes regional mejor. Ciertamente, todavía hay tiempo para regresar a la legislatura con un plan superior, uno que sea beneficioso tanto para los residentes como para los visitantes que vienen a nuestro bello Condado de Maricopa, Arizona, que crece rápidamente.

Los votantes deben tener cuidado, aunque el actual impuesto "RARF" para caminos del área regional termina en 2006, de acuerdo a los informes fiscales del MAG, el área del MAG todavía tiene 21 billones de dólares pronosticados en dineros públicos como gastos para autopistas y proyectos de tránsito durante los próximos 20 años sin este nuevo impuesto, la Prop 400. De manera que, ¿tal vez las personas deben considerar no volverse a imponer impuestos de nuevo? ¿Tal vez podemos obtener más con menos, haciendo el transporte más eficiente con más sociedades públicas-privadas, mejor uso de las instalaciones existentes, infraestructura y nuestro uso combinado de la cantidad de equipo de tránsito que ya existe en las ciudades del área del MAG?

Se proyecta que el impuesto traerá alrededor de \$300 millones anualmente para construir y mantener las autopistas con 1/3 (\$100 millones) yendo directamente de la tesorería estatal, sin garantía o vale por ley, a una subdivisión cuasigubernamental llamada Regional Public Transit Authority (Autoridad Regional de Tránsito Público), cuyas siglas en inglés son "RPTA", que gastará en sistemas de autobús de tránsito flexible y gastos de proyecto de riel fijo hacia más de 57 millas para una extensión del "sistema de tranvía ligero", un diseño en grado, en el medio de la calle. El tranvía ya va a crear más polución de acuerdo a lo que informó en su análisis del medio ambiente la empresa gobernante de empleados del tranvía RPTA, VMRI inc. Además, las primeras 20 millas de este sistema de tranvía, tranvía CPHxEV están ubicados en nuestra área ya peligrosa de PM10 de partículas de polución y en una multitud de "brownfields"- contenedores subterráneos.

Vote que "NO". ¡Es mejor ver hacia donde vamos!

Dianne Barker

La ortografía, gramática y puntuación se reprodujeron textualmente de los argumentos "a favor" y "en contra" presentados.



MARICOPA COUNTY
RECORDER ELECTIONS
111 S 3RD AVE. STE 102
PHOENIX AZ 85003-2294



NON PROFIT
ORG
U.S. POSTAGE
PAID
PHOENIX, ARIZONA
PERMIT NO. 3615

OFFICIAL VOTING MATERIALS MATERIALES OFICIAL PARA VOTAR

For information about voting assistance for voters with disabilities or on how to obtain an Early Ballot, please call: 602-506-1511 or 602-506-2348 (TDD).

Para información acerca de ayuda para votantes con impedimentos físicos o acerca de como obtener una Boleta Temprana, favor de llamar al 602-506-1511 o 602-506-2348 (TDD).

ONLY ONE PUBLICITY PAMPHLET HAS BEEN MAILED TO EACH HOUSEHOLD CONTAINING A REGISTERED VOTER, PLEASE MAKE IT AVAILABLE TO ALL REGISTERED VOTERS IN THE HOUSEHOLD.

**MORE INFORMATION IS AVAILABLE AT THE FOLLOWING WEB SITE:
WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV**

SOLAMENTE UNA FOLLETO DE PUBLICIDAD SE HA ENVIADO A CADA DOMICILIO EN CUAL RESIDE UN VOTANTE REGISTRADO. FAVOR DE UTILIZARLA PARA TODOS LOS VOTANTES REGISTRADO EN SU DOMICILIO. **MÁS INFORMACIÓN ESTÁ DISPONIBLE EN EL SITIO ELECTRÓNICO SIGUIENTE:
WWW.RECORDER.MARICOPA.GOV**